

FACULTÉ DE DROIT DE L'UNIVERSITÉ DE PARIS

LOI

DU 17 AVRIL 1907

SUR LA SÉCURITÉ DE LA NAVIGATION

ET LA RÉGLEMENTATION DU TRAVAIL A BORD DES NAVIRES

EFFETS ÉCONOMIQUES ET SOCIAUX DE CETTE LOI

THÈSE POUR LE DOCTORAT

Présentée et soutenue le lundi 30 mai 1910, à 3 heures.

PAR

JULES PRIGENT

AVOCAT A LA COUR D'APPEL

Président : M. TRUCHY, professeur.

Suffragants { *M. GIDE, professeur.*
M. PERREAU, professeur.

PARIS

A. PEDONE, ÉDITEUR

LIBRAIRE DE LA COUR D'APPEL ET DE L'ORDRE DES AVOCATS

13, rue Soufflot, 13

1910



THÈSE
POUR
LE DOCTORAT

La Faculté n'entend donner aucune approbation ni improbation aux opinions émises dans les thèses; ces opinions doivent être considérées comme propres à leurs auteurs.

FACULTÉ DE DROIT DE L'UNIVERSITÉ DE PARIS

LOI
DU 17 AVRIL 1907
SUR LA SÉCURITÉ DE LA NAVIGATION
ET LA RÉGLEMENTATION DU TRAVAIL A BORD DES NAVIRES

EFFETS ÉCONOMIQUES ET SOCIAUX DE CETTE LOI

THÈSE POUR LE DOCTORAT

Présentée et soutenue le lundi 30 mai 1910, à 3 heures.

PAR

JULES PRIGENT

AVOCAT A LA COUR D'APPEL



Président : M. TRUCHY, professeur.

Suffragants { *M. GIDE, professeur.*
M. PERREAU, professeur.

PARIS

A. PEDONE, ÉDITEUR

LIBRAIRE DE LA COUR D'APPEL ET DE L'ORDRE DES AVOCATS

13, rue Soufflot, 13

1910



Digitized by the Internet Archive
in 2026

A la Mémoire de mon Père.

AVANT-PROPOS

Nous avons divisé l'étude du sujet en trois parties principales :

Première Partie. — Genèse de la loi.

Deuxième Partie. — Etude intrinsèque de la loi.

Troisième Partie. — Ses effets économiques et sociaux.

La première partie se divise elle même en cinq chapitres :

Chapitre I. — Projet de loi de Lanessan.

Chapitre II. — Projet de loi Pelletan.

Chapitre III. — Enquête parlementaire.

Chapitre IV. — Rapport de M. Chautemps et vote de la loi.

Chapitre V. — Etude de quelques questions complémentaires.

La deuxième partie comprend quatre titres qui se subdivisent en un certain nombre de chapitres :

Titre I. — De la sécurité de la navigation (quatre subdivisions).

Chapitre I. — La visite.

Chapitre II. — Les commissions de visite.

Chapitre III. — L'inspecteur de la navigation.

Chapitre IV. — Le permis de navigation.

Titre II. — Les réglementations du travail (cinq subdivisions).

Chapitre I. — Loi allemande des gens de mer.

Chapitre II. — Les officiers.

Chapitre III. — L'équipage.

Chapitre IV. — Les mousses et novices.

Chapitre V. — De la nourriture du personnel embarqué.

Titre III. — Pénalités (trois subdivisions).

Chapitre I. — Des propriétaires et armateurs.

Chapitre II. — Capitaines et équipages.

Chapitre III. — Récidive, compétence et prescription.

Titre IV. — Dispositions générales (deux subdivisions).

Chapitre I. — Généralités.

Chapitre II. — Etude des règlements d'administration publique, prévus par la loi.

Enfin la troisième partie comprend sept chapitres :

Chapitre I. — La grève de Marseille de 1909.

Chapitre II. — La grève des chalutiers à vapeur de Lorient.

Chapitre III. — Effets de la loi sur les bateaux pêcheurs d'Islande armés à Paimpol.

Chapitre IV. — Effets de la loi sur les bateaux thonnières de Groix.

Chapitre V. — Charges générales de la loi.

Chapitre VI. — Effets sociaux de la loi.

Chapitre VII. — Rapports de la loi de 1907 et du Yachting.

INTRODUCTION

Les théories socialistes qui avaient triomphé, pendant un court moment il est vrai, lors de la révolution de 1848 devaient avoir une répercussion considérable sur le sort de l'ouvrier. Cette révolution ne devait pas tarder à déterminer une évolution sociale, et à engendrer un courant d'idées nouvelles qui eut comme conséquence l'élaboration d'un certain nombre de textes portant réglementation du travail et des conditions d'engagement entre employeurs et employés.

Dans un but d'hygiène et de moralité, on voulut laisser au travailleur un jour de repos par semaine de façon à lui permettre de prendre de nouvelles forces pendant ce court moment d'inactivité, et surtout de jouir plus longuement de la vie de famille, cette base de la société.

Mais il est curieux de remarquer que l'inscrit maritime avait toujours été laissé à part. Les difficultés de réglementation du travail dans un métier où à tous les moments on peut avoir besoin de tous

les hommes disponibles, avaient arrêté le législateur, et la loi du 14 juillet 1906, dans son article 17, excepte de l'obligation du repos hebdomadaire, toutes les entreprises de transport par eau, disposition complétée par les instructions ministérielles du 3 septembre 1902 qui insistent sur cette exception.

Une chose cependant avait préoccupé le législateur : c'est la sécurité de la navigation.

Il y a 10 ans environ, de nombreux naufrages et en particulier celui de la *Ville de Saint-Nazaire* avaient ému l'opinion publique. On voulut combler la lacune de notre législation au point de vue de la navigabilité des navires, et le conseil supérieur de la marine marchande ayant étudié certaines de ces questions, MM. Albert Chiché et Demalvilain déposèrent un projet de loi comprenant une série de mesures qui devaient assurer la sécurité de la navigation.

En outre, la marine s'était transformée. La substitution de la vapeur à la voile avait déterminé une révolution complète. Une flotte de voiliers demandait des marins très entraînés, l'apprentissage était long et pénible ; tout jeune embarqué, le mousse ne s'habituaît qu'à la longue aux dures manœuvres que nécessitait la voilure. Il fallait à bord des hommes endurcis à la fatigue, au froid, aux intem-

péries des saisons, des hommes adroits et agiles. Les marins se spécialisaient dans certaines tâches. Le gabier était tout particulièrement chargé de la voilure, le timonier avait sa place au gouvernail, veillait à la bonne marche du navire, et d'un coup de barre habilement donné, relevait à temps le bateau qu'une rafale ou une lame avaient mis en danger.

Aujourd'hui, à part quelques matelots de pont, il faut surtout des mécaniciens, des chauffeurs, des soutiers ; M. Rivelli, représentant le syndicat des inscrits maritimes, disait à la commission parlementaire de la marine : « ... Dans la quantité de matelots, il y en a qui sont absolument incapables, surtout aujourd'hui, de manœuvrer une embarcation. » De plus, le tonnage des bateaux s'accroît. Les équipages deviennent plus nombreux et le navire est actuellement une véritable usine. « La moyenne du tonnage par entreprise dans la navigation à vapeur du monde, a exactement doublé de 1880 à 1905, passant de 2572 à 5171 tonnes. Les grandes entreprises possédant une flotte supérieure à 100.000 tonneaux, qui n'étaient que 3 en 1880 avec 357.163 tonneaux, soit 5,2 % de l'ensemble de la navigation à vapeur, sont au nombre de 39 en 1905 avec 7.854.590 tonneaux, soit 27,6 % de l'ensemble : parmi elles,

deux compagnies allemandes possèdent respectivement 523.000 et 708.000 tonneaux » (1).

Mais alors si nous avons affaire à une industrie, il nous semble naturel de réglementer le travail, tout en tenant compte des conditions particulières où se trouve la marine marchande.

C'est ce que fit la loi de 1907.

Est-ce là la seule cause qui ait déterminé le législateur ? N'a-t-il pas été influencé par la loi allemande de 1902 sur les gens de mer ? Les dates paraissent le prouver, le projet de loi sur la réglementation des effectifs et du travail à bord des navires de commerce n'ayant été rédigé qu'en 1903.

(1) Maurice Bourguin, *Les systèmes socialistes et l'évolution économique*.

PREMIERE PARTIE

GENÈSE DE LA LOI

CHAPITRE PREMIER

Projet de loi de M. de Lanessan.

M. de Lanessan, ministre de la marine, déposait le 19 mars 1901, sur le bureau de la Chambre des députés, un projet de loi sur la sécurité de la navigation maritime. De l'exposé des motifs (1) ressortait que l'organisation actuelle des commissions de visite était défectueuse, que, d'après un rapport de la commission supérieure des naufrages, nombre de navires se perdaient par vice propre quelques semaines après les opérations de visite et qu'il était nécessaire de remédier à cet état de choses. La loi nouvelle comporterait 4 titres ; le premier titre

(1) Documents parlementaires, Chambre, annexes, 1901, n° 2276, p. 253.

s'occupait de la visite. La commission dite « de la sécurité de la navigation », instituée au ministère de la marine par décision présidentielle du 4 avril 1892 avait imaginé un plan de réorganisation des commissions de visite, plan qui a inspiré les articles 1, 2, 3 et 4 de la nouvelle loi. Le titre II mentionnait les mesures de sécurité qui seront imposées aux bateaux (règles de franc-bord, arrimage des marchandises, etc.). Le titre III édictait les sanctions pénales et s'est inspiré des dispositions de la loi du 21 juillet 1856, modifiée par celle du 18 avril 1900 qui définissait et réprimait les infractions aux règlements sur les bateaux à vapeur. Le titre IV contenait les dispositions générales.

Ce projet du reste ne devait pas aboutir. C'est cependant le premier travail qui ait été fait par nos législateurs dans le sens de la loi nouvelle, et cet effort ne devait pas rester vain, car le projet de loi de M. Pelletan qui ne portait que sur la réglementation des effectifs et du travail à bord des navires de commerce, se vit complété au Sénat par l'adjonction du projet de Lanessan.

CHAPITRE II

Projet de M. Pelletan.

Comme nous venons de le dire, M. Camille Pelletan, ministre de la marine, le 3 juillet 1903 présentait au nom de M. Emile Loubet, président de la République, un projet de loi sur la réglementation des effectifs et du travail à bord des navires de commerce. Nous insisterons sur l'exposé des motifs (1) de la loi, car ils ont été vivement combattus par les armateurs, lors de l'enquête parlementaire.

Exposé des motifs. — Il existe déjà une législation ouvrière applicable aux industries ; cette législation peut s'adapter aux exigences du travail à terre, mais « pour des hommes livrés à tous les hasards de la mer, un labeur sans restriction du temps fixé d'avance est une des conditions du salut commun aux heures de péril ». Cependant, il n'est pas juste de priver les marins de la protection et des garanties de la loi. Tous les citoyens sont égaux devant elle ; il est donc nécessaire de créer un nou-

(1) Documents parlementaires, Chambre, annexes, t. II, n° 1165, p. 2048.

veau texte qui tiendra compte de la situation particulière où se trouve l'inscrit. « On a soutenu autrefois, que l'Etat n'avait pas à intervenir dans de telles questions et qu'elles ne relevaient que des contrats privés auxquels il importait de laisser toute latitude. » Mais il n'y a pas à discuter cette thèse. « Elle est contraire aux principes admis aujourd'hui dans notre droit public. Au point de vue des heures de travail, le législateur... a depuis longtemps réglé les relations entre les salariés et ceux qui les emploient. » « Au point de vue de la sécurité; il n'existe guère de pays où l'Etat n'ait considéré comme une de ses missions essentielles, les précautions nécessaires à la préservation de la vie humaine ».

Mais il était peut-être dangereux, dans un moment où la marine marchande traverse une crise douloureuse, de lui imposer de nouvelles charges. Aussi se bornerait-on aux mesures indispensables.

Pour réglementer l'effectif, on ferait étudier la question pour chaque navire par des commissions locales, dont les conclusions seraient étudiées par une commission centrale. Le ministre homologuerait les décisions prises. Du reste ces différentes commissions rechercheraient seulement l'effectif minimum, au dessous duquel on ne pourrait sans danger, faire naviguer tel ou tel bâtiment.

Pour les heures de travail, il faudrait seulement

empêcher les abus, et exiger une rétribution supplémentaire lorsque l'on dépasserait la durée normale du labeur journalier.

Quant à la visite, il y a encore lieu là à des réformes sérieuses ; une loi de 1791 a confié le droit d'examen des navires à des délégués des tribunaux de commerce. Mais, si ces tribunaux méritent toute confiance dans le cercle de leurs attributions normales, il n'en est pas moins vrai que, de tous ceux qui ont intérêt à la nomination des commissions de visite, seuls les armateurs concourent à l'élection de ces commissions. « Il suit de là qu'on les charge de faire leur propre police contre leurs propres intérêts. »

Il est donc urgent de changer cet état de choses, et de faire nommer par l'Etat les experts visiteurs. Le projet de loi faisait suite à l'exposé des motifs. Il fut soumis à la commission parlementaire de la marine qui, sur la demande de M. Carnaud, décida de faire précéder le vote d'une enquête très approfondie.

CHAPITRE III

Enquête parlementaire.

Les intéressés pouvaient se diviser en trois catégories (1) : 1° les armateurs ; 2° les officiers de la marine marchande ; 3° les inscrits.

Les armateurs avaient délégué le comité central des armateurs de France, les syndicats des armateurs du Nord, de Boulogne, de Fécamp, le syndicat marseillais de la marine marchande, les syndicats des armateurs de Paimpol, de Saint-Malo, de Saint-Servan, les patrons borneurs de Marseille.

Les officiers étaient représentés par l'association fédérative des capitaines au long cours du Havre et de Marseille, les syndicats des capitaines au cabotage de la Méditerranée, du Nord, du Pas de Calais, les sociétés mutuelles de bienfaisance des capitaines au long cours de Bordeaux et du Havre. Le syndicat des capitaines au long cours de Marseille avait adressé au président de la commission, un

(1) Procès-verbal de l'enquête, Chambre, 1904, annexes, I, p. 433.

extrait de ses délibérations au sujet du projet de loi.

Les inscrits comprenaient la fédération nationale des inscrits maritimes (Marseille, Le Havre, Nantes), le syndicat des marins pêcheurs du département de la Gironde et plus particulièrement pour les machines, des délégués du syndicat des mécaniciens brevetés de la marine marchande.

Vingt-cinq chambres de commerce avaient demandé le rejet de la loi.

Il serait trop long d'étudier en détail, les dépositions des différentes délégations. Nous essayerons de dégager ce qui ressort de l'ensemble des motifs allégués par les trois groupes de délégués, à savoir les armateurs, les officiers et les inscrits.

Armateurs. — Les armateurs ont étudié la question au point de vue : 1° de la sécurité ; 2° de la façon de traiter l'inscrit ; 3° des conséquences de la loi.

1° DE LA SÉCURITÉ. — Si une loi doit être faite dans ce sens, il est logique de démontrer que la sécurité est moins grande dans la marine française que dans les autres marines étrangères. Or, si l'on compare les statistiques publiées par le Board of Trade en Angleterre, d'une part, et par l'administration de l'établissement des Invalides de la marine, d'autre part, ou encore le « Loos Book » du Lloyd

anglais et le répertoire du bureau Veritas, toutes ces comparaisons sont à l'avantage de la France (1).

Quant aux commissions de visite et surtout quant à la façon d'élire les membres de ces commissions, il faut remarquer qu'à Marseille sur 8.035 électeurs au tribunal de commerce, il n'y a que 47 armateurs et 53 capitaines, au Havre sur 3.916 électeurs, 4 armateurs et 25 capitaines, à Nantes sur 6.512 électeurs, 29 armateurs et 49 capitaines. Et ces armateurs et ces capitaines ne sont pas les seuls intéressés dans la question. Un industriel, un commerçant qui fait de l'exportation, ne doit-il pas assurer à ses marchandises le *summum* de sécurité ; et de ce fait, n'est-il pas nécessaire pour lui que les visites se fassent avec une parfaite régularité, n'a-t-il pas intérêt à ce qu'un navire ne puisse prendre le large qu'après avoir été visité dans sa coque, ses machines, son gréement, en un mot dans son ensemble et qu'après qu'on se fut assuré de son bon état de navigabilité.

2° DE LA FAÇON DE TRAITER L'INSCRIT. — En admettant même que l'armateur ne puisse voir dans l'inscrit qu'un instrument de travail, bon à tout et pour tout, comme la loi française prévoit que le marin

(1) Il y a une proportion de 12 sinistres anglais pour 1 français et en 1902, l'Angleterre avait 14 millions de tonnes contre 2 millions environ à la France, soit 7 fois plus.

malade doit être payé et soigné jusqu'à son rétablissement complet, le dit armateur n'aurait aucun intérêt à surmener ses hommes, le surmenage amenant fatalement l'indisponibilité d'une partie de ses équipages. Du reste, il n'en est rien et le personnel inscrit est toujours traité avec la plus grande sollicitude.

Quant à la question de la réglementation des effectifs, elle est impossible à résoudre. L'effectif d'un bateau dépend en effet de trop de conditions : les dimensions du navire, son gréement (un gréement latin est plus facile à manœuvrer qu'un gréement carré), ses appareils moteurs qui peuvent être plus ou moins perfectionnés, ses ancres (une ancre Marrel nécessite pour sa mise en place deux hommes par tonne, et une ancre ordinaire, cinq hommes), ses treuils, etc... Les pays étrangers n'ont jamais pu légiférer à ce sujet. En Angleterre, les efforts d'une commission de 15 membres nommés par le Board of Trade n'ont abouti à rien ; le conseil fédéral de l'empire allemand, saisi par le Reichstag de la question des effectifs a estimé qu'il ne pouvait, sans graves inconvénients, résoudre cette question. Et, du reste, dans la marine française, l'effectif en officiers et en hommes est supérieur à celui des autres navires. La *Ville de Dieppe* jaugeant 1.900 tonneaux naviguait avec 25, puis 18 hommes d'équi-

page. Vendu aux Norvégiens, ce navire n'a plus que 15 hommes. Le paquebot américain *Saint-Louis* de l' « American Line » a une jauge brute de 11.620 tonneaux, 20.000 HP et 216 hommes d'équipage ; sur la *Savoie* et la *Lorraine*, transatlantiques français de 11.939 tonneaux, 22.000 HP, il y a 267 hommes d'équipage, soit une différence de 51 hommes à l'avantage de la compagnie française. Suivent d'autres exemples qu'il serait trop long d'énumérer. A quoi bon, dès lors, réglementer l'effectif des navires français, puisque, actuellement, il est plus que suffisant et même supérieur à celui des marines étrangères.

3° CONSÉQUENCES DE LA LOI. — L'armement français est accablé de charges, cette nouvelle loi achèvera la décadence de notre marine.

Officiers de la marine marchande. — Il ressort de leurs dépositions que la nouvelle loi est nécessaire.

L'effectif à bord, des officiers est moindre en France que dans les autres pays, d'où surmenage ; il est donc urgent de réglementer la question. De plus, la solde des marins doit être augmentée. Le marin anglais touche 100 francs par mois, contre 77 francs chez nous. Et ce qui prouve que la marine française est inférieure au point de vue sécurité, c'est le taux des compagnies d'assurances. En Angle-

terre et en Allemagne un navire s'assure à 4 ou 5 %, en France les compagnies demandent 11 %. Si un navire français s'adresse à une compagnie anglaise ou allemande, il paye 7 %. Remarquons en passant que ces documents sont inexacts, et si le taux de la prime d'assurance est plus élevé lorsque l'on s'assure à une compagnie étrangère, cela vient d'autres raisons que la bonne ou mauvaise navigabilité des navires.

Nous avons fait remarquer précédemment que le syndicat des capitaines au long cours de Marseille avait adressé au président de la commission parlementaire de la marine un extrait de ses délibérations, où il demandait le rejet de la loi. Et il donnait comme raisons que le nouveau projet faisait double emploi avec celui sur l'organisation du sauvetage et avec celui présenté par M. de Lanessan en 1901, que le conseil supérieur de la marine marchande n'avait pas été saisi de ce projet de loi contrairement aux usages établis, que les commissions de visites actuelles sont aussi régulières que celles que l'on désire créer, qu'il faut craindre d'affaiblir l'autorité du capitaine et que seules des mesures d'ordre générale seraient nécessaires. Enfin il n'était plus question de surmenage. Il y a donc mésentente complète entre les différents syndicats d'officiers.

Inscrits. — M. Rivelli, secrétaire de la fédération

nationale des inscrits, dépose au nom de cette fédération. Il insiste sur ce fait que les commissions de visite actuelles sont tout à fait insuffisantes. On ne saurait être juge et partie, et c'est ce qui se produit puisque les armateurs nomment les membres des commissions de visite.

Il essaye de démontrer ensuite l'insuffisance des effectifs actuels et en demande une réglementation. Quant aux chauffeurs, il faut déterminer leur nombre, non par la quantité de fourneaux, mais par la surface de chauffe ou le charbon consommé. Il s'élève en terminant sur les embarquements faits par les marchands d'hommes, sur la mauvaise préparation des aliments et sur l'insalubrité des postes d'équipage.

Telle est, en résumé, la position que prennent les intéressés vis-à-vis de la loi. Nous n'avons pas reproduit les différents tableaux constatant l'insuffisance des effectifs et fournis par les inscrits. Chaque groupe apportait à l'appui de son argumentation de nombreux documents, et il faut reconnaître que ceux des armateurs étaient les plus concluants.

Le rapport fait au nom de la commission de la marine chargée d'examiner le projet de loi est déposé à la Chambre par M. Louis Martin, le 13 juillet 1905 (1). Le 27 février 1906, le projet de loi est

(1) V. Doc. parl., Ch., annexes, t. II, n° 2647, année 1905.

adopté d'urgence (1), transmis au Sénat par M. Thomson, ministre de la marine, le 3 mars 1906 (2) et renvoyé à la commission de la marine qui avait comme rapporteur M. Chauteemps.

CHAPITRE IV

Rapport de M. Chauteemps.

Le rapport de M. Chauteemps est divisé en 3 titres à savoir : Titre premier. De la sécurité de la navigation ; — Titre II. La réglementation du travail ; — Titre III. Les pénalités, et se termine par le projet de loi. C'est de ce rapport que naîtra le texte de la loi de 1907, car le projet sera voté presque dans son intégralité par le Sénat et la Chambre.

Exposons séparément chacun des titres du rapport.

TITRE PREMIER. — *Sécurité de la navigation.* — Il est évidemment logique pour démontrer l'utilité d'une loi sur la sécurité de la navigation, de prou-

(1) V. Doc. parl., Ch. *in extenso*, t. I, p. 4058, année 1906.

(2) V. Doc. parl., Sénat *in extenso*, p. 230, année 1906.

ver que la marine française se trouve à cet égard dans une situation inférieure à celle des autres marines et que les naufrages sont plus nombreux chez nous que dans les pays étrangers. C'est ce qu'a fait M. Chautemps en citant certains relevés des pertes dans les flottes marchandes des principales nations. Il ressort de ces relevés que la France occupe le troisième rang après la Norvège et l'Italie par ordre d'insécurité. Mais la Norvège peut s'excuser en disant que ses côtes sont extrêmement découpées, et de ce fait très dangereuses, l'Italie que ses marins n'ont pas suffisamment l'expérience des mers à marées. La situation de la France s'améliore si l'on considère le tonnage et non le nombre des navires sinistrés. Le rapport s'exprime ainsi à ce sujet : « L'annuaire du Bureau Véritas nous montre le pourcentage du tonnage anglais perdu en 1905, s'élevant à 1,60 % pour les vapeurs et à 3,80 % pour les voiliers ; celui du tonnage français est de 1,70 % pour les vapeurs et seulement de 3,10 % pour les voiliers. Que l'on considère le tonnage ou le nombre des bâtiments, les navires affectés aux passagers n'occupent qu'une petite place dans les statistiques globales. Les chiffres qui précèdent ne prouvent rien pour la sécurité du passager qui est aussi complète sur nos navires que sur ceux d'aucune nation. C'est ainsi que notre « compagnie transatlantique »,

qui renouvelle son matériel, s'est ainsi débarrassée d'unités qui tendaient à surcharger le nombre de ses accidents, et ne figure au total dans les trois dernières années que pour quatre accidents de mer d'une importance insignifiante alors que le « Nord-deutscher Lloyd » figure dans la même période par huit accidents ». Il nous semble que ces arguments sont plutôt en faveur de notre marine marchande, et paraissent vouloir démontrer que la sécurité de la navigation est aussi grande chez nous qu'à l'étranger.

Suivait un tableau dressé par le ministère de la marine et qui note les circonstances et les causes de certains naufrages et accidents de mer relevés en 1904. Nous reproduisons ici ce tableau qui mérite d'être étudié de près, car il vient plutôt à l'encontre de la thèse soutenue par M. Chautemps.

« Les trois navires dont les accidents ont été causés par leur état de vétusté étaient de petits bateaux pêcheurs, un seul était trop chargé » ajoute le rapport.

Remarquons que les sinistres dus à l'armement des navires ou aux mauvaises conditions de navigabilité sont seulement au nombre de quatre.

D'autre part, pour les naufrages dus au commandement et au personnel du pont, il est nécessaire

de mettre à part ceux qui sont dus à l'absence de feux, à l'inexpérience de l'équipage, à la négligence, à l'imprudence et à la baraterie du patron ; contre ces cinq cas, une loi réglementant l'effectif ne don-

CAUSES SPÉCIALES AYANT ENTRAÎNÉ				
	Accidents divers.	Echouements.	Abordages	Voies d'eau.
<i>1^o Causes se rattachant à l'armement des navires ou aux mauvaises conditions de navigabilité.</i>				
Excès de chargement . . .	»	»	»	1
Age, vétusté	»	»	»	3
Tonnage trop faible . . .	1	»	»	»
<i>2^o Causes relevant du commandement ou du personnel du bord.</i>				
Absence de feux	»	»	3	»
Fausse manœuvre	2	17	»	»
Inexpérience de l'équipage.	2	»	»	»
Erreurs {	d'estime.	»	4	»
	de route.	1	5	»
	de feux	»	5	»
	d'atterrissage . . .	»	4	»
Négligence	»	3	»	»
Imprudence	3	2	»	»
Intention mauvaise. . . .	1	1	»	1
TOTAUX	10	41	3	6
ENSEMBLE.	60			

nerait aucun résultat. Ceci est trop évident pour qu'il soit nécessaire de le démontrer. En quoi le nombre d'hommes empêchera-t-il une imprudence ? Si nos marins n'ont pas d'expérience, ce n'est pas en aug-

mentant les effectifs qu'on les rendra plus capables. De même une loi sur la sécurité de la navigation n'y ferait rien.

Réstant donc les fausses manœuvres et les erreurs d'estime, de route, de feux et d'atterrissage, mais une fausse manœuvre vient le plus souvent d'un manque de sang froid, ou d'un ordre mal exécuté. Les erreurs peuvent évidemment résulter du surmenage du capitaine ou des officiers, mais ont aussi d'autres causes.

Le croiseur « Châteaurenault » qui s'est échoué ces temps derniers, doit son accident à ce seul fait que le livre des phares n'avait pas été rectifié par l'administration de la marine et d'une façon générale, ces erreurs peuvent également venir de l'inexpérience du capitaine. Dans ces conditions, l'argumentation de M. Chautemps semble sérieusement ébranlée. Mais, continuons l'étude du rapport. La conclusion en est qu'il est nécessaire d'organiser : « 1° Un service technique chargé d'examiner tous les navires en partance, sans exception ; et de n'accorder le droit de prendre la mer qu'aux navires en bon état de conservation, présentant de bonnes conditions de navigabilité, convenablement chargés et servis par un personnel, officiers et marins, suffisant pour faire face à toutes éventualités ; 2° Une loi qui oblige les armateurs à entretenir sur leurs

navires un nombre suffisant d'officiers et d'hommes d'équipage ».

Suit l'étude de la législation actuelle, la constatation de sa complexité et la nécessité d'une loi d'ensemble. Cette loi créera une visite avant le départ, une visite des bâtiments neufs ou nouvellement acquis à l'étranger ; un fonctionnaire nouveau, l'inspecteur de la navigation, des commissions locales, une commission supérieure assureront le service de ces visites. Du reste, la flotte française se composant de 30.000 navires en chiffre rond, dont 28.000 environ jaugent moins de 25 tonneaux, la législation nouvelle ne visera que 2.000 navires montés par 42.500 hommes d'équipage. Les 28.000 petites unités qui échappent aux dispositions de la loi, affectées au bornage, à la petite pêche ou au pilotage, occupent ensemble 83.500 inscrits. Enfin, il sera nécessaire de contraindre les navires étrangers à la visite, les autres nations agissant de la même façon à notre égard.

TITRE II. — *Réglementation du travail.* — Le titre II commence par un exposé de la réglementation du travail dans les marines française et étrangères. Le chapitre III concernant les effectifs, dans sa première partie intitulée « L'équipage », décide de conserver le principe du projet de loi déposé par M. Pelletan, à savoir qu'on déterminera l'effectif mini-

mun nécessaire à la sécurité de l'équipage et des passagers, mais on en changera le mode d'application. Le mot minimum n'entrera pas dans la loi ; on suivra l'exemple de l'Angleterre et l'inspecteur de la navigation sera juge en la matière. Quant aux officiers, la loi elle-même réglementera leur nombre étant donnés le tonnage du bateau et les navigations qu'il doit effectuer. Le paragraphe II de l'article IV détermine le nombre d'heures de travail, l'allocation supplémentaire qui sera due à l'inscrit lorsqu'on dépassera ce nombre fixé, et les cas de force majeure où cette allocation ne pourra être réclamée. Le paragraphe IV porte sur le repos hebdomadaire, le paragraphe V sur le recrutement des équipages, mousses et novices.

TITRES III et IV. — *Pénalités et dispositions générales.* — Ces deux titres sont très courts et ne méritent pas une étude même peu approfondie.

Le rapport se termine par le projet de loi qui est, avons-nous dit, à peu de choses près la loi de 1907 elle-même. Ce projet du reste n'avait satisfait ni les syndicats maritimes, ni les armateurs. Les premiers, le 3 novembre 1906, adressèrent une lettre aux membres du Sénat dans laquelle ils disaient qu'il fallait « préciser davantage les conditions de travail de tout le personnel naviguant, affirmer le droit légal des syndicats à nommer eux-mêmes les délégués aux

commissions prévues par les articles 2 et 4 du projet de loi. De même, le 9 novembre 1906, le comité central des armateurs de France, présentait un projet de loi aux ministres de la marine et du commerce, arguant du danger qu'il y avait à « soumettre l'industrie des armements au grave danger d'obligations non définies », car « les obligations nouvelles imposées aux navires sont prévues en bloc dans le texte du projet de loi sans être aucunement précisées » (1).

Quoi qu'il en soit, le projet du Sénat passe à la Chambre et après une discussion rapide est renvoyé à la commission de la marine (2) ; le 27 mars 1907, sur le rapport de M. Jules Legrand, l'urgence est déclarée et la loi votée sans discussion ou du moins les divergences d'opinion se produisant sur des questions peu importantes (3). La loi fut complétée par deux règlements d'administration publique, prévus aux articles 53 et 54 de la loi. Le premier de ces règlements est du 20 septembre 1908, le second du 21 septembre 1908. Un arrêté du ministre de la marine en date du 5 septembre 1908 désignait les sociétés de classification reconnues par la loi, à sa-

(1) Circulaire n° 416 du Comité central des armateurs de France.

(2) Chambre, annexes, n° 908, t. I, p. 275, année 1907.

(3) Chambre, annexes, n° 918, t. I, p. 277, année 1907.

voir les sociétés du *Bureau Veritas* et du *Lloyds Register of British and Foreign Shipping*. Le 17 mai 1909, une instruction ministérielle commentait et expliquait la loi et ses règlements d'administration publique. Un décret du 18 novembre 1908 créait les commissions de visite prévues aux articles 4 et 6 de la loi, déterminait leurs zones de compétence, désignait les ports où seraient créés des postes d'inspecteurs de la navigation.

Un décret du 26 mars 1909 fixait « l'organisation, le recrutement et la hiérarchie de ce nouveau personnel, ainsi que l'effectif et les traitements des inspecteurs de la navigation maritime ». Un autre décret du 21 juin 1909 instituait une commission de visites périodiques au port de Calais. Deux décrets, l'un du 1^{er} septembre, l'autre du 2 novembre 1909, déterminent les allocations à attribuer aux membres des commissions de visite et de la commission supérieure. Enfin, un décret du 22 octobre 1909 transportait le siège du service de l'inspecteur de la navigation du Croizic à Saint-Nazaire et de Port-Vendres à Cette. Une dépêche ministérielle du 23 septembre 1909 fixe les conditions de visite des navires de moins de 25 tonneaux, et 2 circulaires ministérielles, l'une du 24 septembre 1909 et l'autre du 11 novembre 1909, adressées aux consuls généraux, consuls et vice-consuls de France en Allemagne et en Grande-

Bretagne, assimilent le permis de navigation français aux certificats allemands et anglais. Un arrêté du 30 septembre 1909 nommait les inspecteurs de la navigation, et deux autres arrêtés, l'un du ministre du commerce, en date du 20 mars 1909 et l'autre du secrétaire d'Etat à la marine, en date du 12 août 1909, nommaient les membres de la commission supérieure prévue aux articles 18 et 19 de la loi. La loi elle-même était applicable le 1^{er} mars 1909, mais ne le fut en fait que le 27.

CHAPITRE V

Etude de quelques questions complémentaires.

Il nous est nécessaire de compléter l'étude de la genèse de la loi par l'exposé de cinq questions, savoir : 1° La création d'une commission facultative pour étudier les détails d'application de la loi du 17 avril 1907 et les difficultés auxquelles ils peuvent donner lieu entre armateurs et inscrits; 2° Un projet de loi présenté à la Chambre dans sa séance du 24 mai 1909 par M. Ernest Lamy et tendant à exclure

des dispositions de la loi du 17 avril 1907, les bateaux de 60 tonneaux de jauge brute et au-dessous se livrant à la pêche ; 3° Une loi du 22 juillet 1909 créant l'arbitrage entre armateurs et inscrits ; 4° Une question posée par M. de Kerguezec au ministre de la marine, au sujet du petit cabotage ; 5° Un projet de loi sur les inspecteurs de la navigation.

1° COMMISSION CONSULTATIVE (1). — Cette commission est créée par une décision du secrétaire d'Etat de la marine, en date du 12 août 1909 ; elle est destinée à étudier l'application de la loi dans ses détails, et à résoudre les conflits qui peuvent naître d'interprétations différentes du texte. Sa première séance eut lieu le 14 septembre 1909. Six représentants du comité central des armateurs de France, et six représentants des inscrits maritimes assistaient à la réunion.

2° PROJET DE LOI LAMY. — Ce projet exclut de la loi les bateaux de 60 tonneaux se livrant à la pêche ; le comité central des armateurs décida de demander à la commission parlementaire de la marine à laquelle le projet est renvoyé, d'élever la limite de 60 à 100 tonneaux de jauge, et d'étendre à toutes les navigations et aux bateaux d'un ton-

(1) Circulaire n° 620 du comité central des armateurs de France.

nage quelconque affectés à l'assistance des navires à l'entrée et à la sortie des ports, ou à un service d'ordre sur les rades ou dans les ports, à la navigation dans les eaux maritimes, des fleuves, leurs estuaires, les rades et les pertuis, d'étendre, disons-nous, les dispositions du nouveau projet.

De l'exposé de ces motifs ressortait que la loi de 1907 causait un grave préjudice aux pêcheurs et qu'il était nécessaire d'y remédier.

3° LOI DU 22 JUILLET 1909. — Cette loi dit dans son article 2 : « Il sera institué, par décret du président de la République, un conseil permanent d'arbitrage qui devra être saisi, sans délai, des différends d'ordre collectif entre les compagnies de transport et leurs équipages ». Un règlement d'administration publique déterminera la composition de ce conseil. Cette même loi autorisait le gouvernement à suspendre « temporairement par décret et en cas de circonstances exceptionnelles (1) la loi du 2 avril 1889 et à déroger à l'article 1 de la loi du 17 juillet 1869 visant le monopole du pavillon entre la France et l'Algérie » (2).

4° QUESTION DE M. DE KERGUÉZEC. — Le 14 novembre 1909, M. de Kerguézec demandait au ministre de

(1) Il s'agit évidemment des grèves.

(2) Un décret du 19 mars 1910 porte réglementation d'administration publique pour l'application de cette loi.

la marine, quelles mesures il comptait prendre pour sauvegarder les intérêts du petit cabotage gravement atteint par la loi de 1907. Le ministre répondait que le projet Lamy déjà à l'étude s'occupait de cette question et que le département de la marine devait sur ce point réserver l'adhésion du ministre des finances. De plus, le sous-secrétaire d'Etat venait d'inviter les administrateurs de l'inscription maritime à ne pas perdre de vue l'article 128 du décret du 21 septembre 1908 qui permet d'accorder certaines dispenses, après avis des commissions locales et de la commission supérieure. Les modifications à la loi et à ses règlements d'administration publique ont, du reste, été adoptées par le conseil supérieur de la navigation maritime dans sa réunion plénière du 22 décembre 1909.

5° PROJET DE LOI SUR LES INSPECTEURS DE LA NAVIGATION. — Enfin un projet de loi présenté à la Chambre le 4 janvier 1910 par MM. Guilloteaux, Lamy, de l'Estourbillon, etc., fait ressortir l'intérêt qu'il y aurait à adjoindre à l'inspecteur de la navigation un ou plusieurs inspecteurs supplémentaires recrutés parmi les anciens officiers mécaniciens de la marine du commerce, pour l'examen des navires à vapeur (1).

(1) Un décret en date du 7 avril 1910 rend « exécutoires en Algérie, ... la loi du 17 avril 1907, et les décrets susvisés des 20-

Tel est l'historique des discussions, des nombreux rapports et procès-verbaux auxquels a donné lieu la loi.

Nous arrivons maintenant à la deuxième partie de notre ouvrage à savoir l'étude intrinsèque de la loi.

21 septembre, 18 novembre 1908, 20 février, 26 mars, 10 avril et 1^{er} septembre 1909 ».

DEUXIEME PARTIE

ETUDE DE LA LOI

Rappelons rapidement la division de cette étude :

Titre I. — De la sécurité de la navigation.

Titre II. — De la réglementation du travail.

Titre III. — Des pénalités.

Titre IV. — Dispositions générales.

Dans l'étude de chacune de ces parties, nous reporterons les dispositions des règlements d'administration publique qui les intéressent afin d'avoir une vue d'ensemble sur la loi.

TITRE PREMIER

De la sécurité de la navigation.

Le législateur a divisé ce titre en quatre chapitres.

Chapitre I. — Navires nouvellement construit ou nouvellement acquis à l'étranger.

Chapitre II. — Navires en service.

Chapitre III. — Du permis de navigation.

Chapitre IV. — Commission supérieure.

Nous ne suivrons pas ici les divisions de la loi, mais étudierons séparément :

Chapitre I. — La visite.

Chapitre II. — Les commissions de visite.

Chapitre III. — L'inspecteur de la navigation.

Chapitre IV. — Le permis de navigation.

Dans chacune de ces parties, nous rechercherons quel est l'état de la législation étrangère et de la législation française.

La loi établissant des distinctions suivant le tonnage des navires, il nous faut donc donner quelques indications sur la jauge.

Une loi du 12 nivôse an III imposait à toute la France une méthode de jaugeage dont la formule avait été calculée par Legendre (1). Cette méthode fut en vigueur jusqu'en 1836, époque à laquelle une loi du 5 juillet décida que des ordonnances royales pourraient à l'avenir modifier la formule de Legendre, et deux ordonnances, l'une de 1837 l'autre de 1839, furent rendues dans ce sens.

(1) L'ordonnance de Colbert, livre II, titre X, article 5, pose la règle suivante en matière de jaugeage : « Pour connaître le port et la capacité d'un vaisseau, et en régler la jauge, le fond de cale qui est lieu de charge sera mesuré à raison de 42 pieds cubes par tonneau de mer », ce tonneau équivalant à environ 2 000 livres en poids. Ce mode de mesurage était rudimentaire et irrégulier.

L'Angleterre vers la même époque adoptait une méthode basée sur des procédés plus scientifiques et due à l'amiral Moorson. L'unité adoptée était celle de 100 pieds cubes anglais, ou en système métrique, 2 mètres cubes 830. Le pied cube anglais avait comme arête un pied linéaire, soit 0 m. 3048. « La jauge brute dont il est question dans les articles 1 et 32 de la loi s'obtient en divisant par 2,83 le volume de capacité cubique qu'il représente, exprimé en mètres cubes. Un navire mesurant par exemple 2.830 mètres cubes a 1000 tonneaux de jauge brute. La jauge nette s'obtient en déduisant de la jauge brute les espaces de ces navires non utilisables commercialement » (1).

La France adoptait cette méthode par un décret du 24 décembre 1872, complété par un décret du 24 mai 1873 qui donnait des règles pour l'application de ce mode de jaugeage. Un décret du 21 juillet 1887 a supprimé le maximum de 40 % qui avait été fixé par la déduction de la jauge nette, et favorise de ce fait les navires pourvus de machines puissantes. Un autre décret du 7 mars 1889 augmentait la tolérance et prescrivait la déduction de tous les espaces inutilisables pour le transport des voyageurs ou des marchandises et cela sans maximum;

(1) V. Doc. parl., Sénat, annexes, p. 22, année 1907.

celui du 31 janvier 1893, faisait même déduire le logement du capitaine ; enfin un décret du 25 juillet 1893 apportait quelques modifications à la façon d'appliquer la formule de Moorson. L'écart entre la jauge brute et la jauge nette est considérable. Si nous prenons comme exemple les transatlantiques nouvellement construits, nous trouvons que la « Lorraine » a 11.145 tonneaux de jauge brute et 4.504 de jauge nette. La « Provence », le plus rapide de nos paquebots, a 13.752 tonneaux de jauge brute et 3.833 tonneaux de jauge nette. Le « Général Chanzy » qui vient de se perdre si tragiquement sur les côtes espagnoles avait 2.212 tonneaux de jauge brute et 894 tonneaux de jauge nette.

En 1873 se réunissent à Constantinople une réunion des puissances maritimes qui décidèrent d'uniformiser la jauge, chose importante pour les droits de port et principalement pour les droits de péage dans le canal de Suez. La méthode Moorson fut adoptée pour le jaugeage, et pour la déduction des espaces inutilisables on employa la méthode dite du Bas-Danube ou danubienne. Un décret du 22 juin 1904 mettait en harmonie avec ceux des marines anglaises et allemandes, nos procédés employés pour calculer les coefficients de la méthode Moorson.

Enfin, citons une circulaire du ministre de la marine du 21 novembre 1902, sur la jauge maxima des

bateaux armés au bornage (1). En effet, ces bateaux ne doivent pas jaugeer plus de 25 tonneaux (décret-loi du 22 mars 1852), et le décret de novembre 1902 créait un certificat de jauge spécial aux navires armés au cabotage, certificat dont la formule était celle des ordonnances royales de 1837 et de 1839.

Cette question terminée, nous aborderons l'étude du chapitre premier.

CHAPITRE PREMIER

La visite.

Législation étrangère. — GRANDE BRETAGNE. —

En 1872, à la suite de la publication d'un ouvrage de M. Plimsoll intitulé « Nos marins » et où était signalée la multiplicité des naufrages et accidents de mer dans la marine britannique, l'opinion anglaise s'était émue et une vive agitation se produisit dont le but était d'obtenir une réglementation de la sécurité de

(1) Un bateau est dit armé au bornage lorsque sa jauge est inférieure à 25 tonneaux et lorsqu'il ne s'écarte pas de son port d'attache de plus de 15 milles marins.

la navigation. Une commission royale dite *Commission des bâtiments innavigables* fut instituée. Présidée par le duc de Sommerset, elle comprenait en outre un des fils de la Reine, le prince Alfred. Mais les difficultés étaient nombreuses ; il était impossible de ne pas émouvoir de nouveau l'opinion publique car l'on heurtait le fameux principe du « laisser faire ». Et, cependant l'hiver de 1873 fut désastreux. Plus de 20 vapeurs anglais de fort tonnage et de construction récente, se perdirent corps et biens. Parmi ces vapeurs, 18 dont 13 entièrement neufs avaient été abandonnés sans qu'un échouage ou un abordage ait pu motiver cet abandon. Cependant l'ouvrage de M. Plimsoll ne devait pas tarder à porter d'autres fruits. Une loi fut votée le 15 août 1876 sous le titre « *An act to amend the Merchant shipping act* » (1). Cette loi qualifiait de « unsafe » le navire qui prenait la mer dans des conditions telles qu'un naufrage s'il n'était pas certain était du moins fort à craindre. Le Board of trade pouvait arbitrairement empêcher le départ d'un tel navire et ce droit s'étendait aux paquebots et aux cargo-boats (2), car si le premier de ces bâtiments est réservé au transport des passagers, il n'en est pas moins vrai que le second porte également nombre de vies humaines

(1) *Annuaire de législation étrangère*, année 1877.

(2) Vapeur de charge.

et que la même protection doit s'étendre à tous les deux. Si la visite est reconnue nécessaire, le capitaine pourra, avant qu'elle ait lieu, « exiger que le visiteur soit accompagné par telle personne qu'il choisira sur la liste des assesseurs du tribunal d'inspection » (Court of survey). Si le visiteur et l'assesseur tombent d'accord, si tous les deux décident ou que le navire peut prendre le large ou qu'il ne le peut pas, la question est tranchée ; en cas de mésentente entre ces deux arbitres, l'affaire est renvoyée au tribunal d'inspection qui jugera en dernier lieu. De plus, la loi édictait des peines contre les armateurs qui ont voulu faire naviguer leurs bateaux « dans un état tel que la vie de quelqu'un puisse être mise en danger ».

Une loi du 25 août 1894 revient sur la question de l'innavigabilité. Cette loi a pour objet la codification des textes concernant la marine marchande. Dans son article 6, la loi prescrit la visite obligatoire ; dans son article 289, elle l'exige avant le départ d'un navire destiné au transport des émigrants. Les cas dans lesquels un navire est qualifié d'innavigable sont énumérés dans l'article 459 lorsque ce navire est anglais et dans l'article 462 lorsqu'il est étranger. Remarquons du reste que peu de navires sont déclarés innavigables. Du 1^{er} juillet 1902 au 30 juin 1903, 23 navires seulement, 9 pour mauvais équipe-

ment, 14 (dont 8 étrangers) pour chargement excessif ont été qualifiés d' « unsafe » (1).

HOLLANDE. — Aux termes de l'article 347 du code de commerce hollandais, le capitaine d'un navire est tenu, avant de prendre charge, de le faire visiter par des experts à la réquisition et aux frais des personnes intéressées. Cette visite permet de connaître l'état de ce navire et de voir s'il peut sans risques prendre le large. Les experts en question sont nommés par le tribunal d'arrondissement ou par le juge du canton, suivant le port de départ du navire. Une loi toute récente a changé cet état de choses. Cette loi dite « des navires » date du 1^{er} juillet 1909 et est accompagnée d'un décret royal du 22 septembre 1909 portant règlement d'administration publique. L'exposé des motifs nous précise que le but poursuivi est de « promulguer des règles pour prévenir les sinistres sur mer et d'autres règles concernant les enquêtes sur les sinistres en mer ainsi que les mesures de discipline contre les officiers du pont ou les mécaniciens ». Votée par la 2^e chambre des Etats généraux, le 13 mai 1909, la loi nouvelle est entrée en vigueur le 1^{er} octobre 1909. Elle semble du reste copiée sur la loi française qui nous occupe. Et cependant elle en diffère en ceci, c'est qu'elle ne

(1) Le marin anglais de Sayous.

parle pas de la réglementation du travail, tout au moins dans le corps de la loi elle-même. Car, dans le règlement d'administration publique du 22 septembre 1909, nous trouvons quelques prescriptions élémentaires relatives au travail de l'équipage, et dans les articles 42 et 45 des dispositions spéciales portant sur l'hygiène et le confort des logements affectés aux passagers. De plus, ce que nous ne retrouvons pas dans la loi de 1907, on sent chez le législateur une préoccupation constante du souci de l'intérêt de l'armement. Le paragraphe 5 de l'article 17, par exemple, allouera une indemnité à l'armateur dont le bateau aura été indûment retenu au port. Dans son article 3, la loi édicte la nécessité du certificat de navigabilité. Délivré pour une période indéterminée suivant les conditions d'âge, d'entretien, etc., du navire, il est exigé du capitaine qui prend un chargement et quitte le port. L'article 10 crée un service spécial de surveillance et ce service est confié à un directeur de l'inspection ayant le titre d'inspecteur en chef.

L'article 17, avons-nous dit, alloue une indemnité à l'armateur du bateau indûment retenu ; l'article 18 constitue une commission spéciale dite « conseil de la navigation » qui sera une juridiction de recours contre les décisions de l'inspecteur de la navigation ; l'article 28 nomme les membres qui feront partie de

cette commission et les articles 52 à 66 édictent des pénalités. Tel est l'état actuel de la législation hollandaise sur la visite.

ITALIEN. — Le code de commerce italien, dans son article 502, prescrit au capitaine de faire procéder à la visite de son navire avant de prendre charge. Cette visite doit être faite conformément aux principes établis par le code de la marine marchande, et si elle n'a pas lieu, l'article 505 analogue à l'article 228 de notre code de commerce, rend le capitaine responsable à l'égard des intéressés. Les articles 77 à 84 du code de la marine marchande italienne obligent les navires qui parcourent d'autres mers que la Méditerranée à des visites périodiques tous les deux ans, si le navire est en fer, tous les ans s'il est en bois. En cas d'avaries graves, forçant le bâtiment à faire escale, une nouvelle visite est nécessaire.

BELGIQUE. — En Belgique la visite est régie par le décret français des 9-13 août 1791 et l'article 16 du code de commerce qui n'est autre que notre article 225. Un arrêté royal du 8 mars 1843 dans son article 24 permet au commissaire maritime de s'opposer au départ du navire qui ne s'est pas soumis à la formalité en question, et une loi du 21 juin 1849 dans son article 27 édicte des sanctions contre le capitaine qui ne s'était pas mis en règle à cet égard. Mais le décret des 9-13 août 1791 semblait dans son article

44 dispenser de la visite les navires caboteurs ; un arrêté royal du 25 novembre 1851 vint compléter la législation antérieure et décida que tous les navires de mer y seront soumis, en particulier une fois l'an pour les caboteurs. D'autres arrêtés royaux du 14 décembre 1876, du 24 décembre 1884, achevaient de régir la matière. Pour les émigrants, la question avait été particulièrement traitée par un arrêté du 29 avril 1890 et une loi du 7 janvier 1891 (1). L'arrêté de 1890 organise deux commissions, la première dite d'inspection surveillait, la seconde dite d'expertise, et créait un commissaire du gouvernement qui veillerait « à l'exécution des mesures présentes » (art. 8). Les articles 25 à 41 de l'arrêté réglementent l'installation à bord des moyens de sauvetage et la conservation des aliments. Enfin la question de navigabilité avait des effets purement civils en matière d'affrètement, d'assurance, d'avaries, d'abandon, d'emprunt à la grosse, de loyer des gens de mer, de délaissement, de transport des passagers.

PORTUGAL. — La question y est réglementée par l'article 505 du code de commerce. Cet article prescrit la nécessité de la visite. Tout capitaine avant de prendre charge et entreprendre un voyage doit faire constater par des experts que le bateau est en

(1) Voir *Pandectes belges, Emigration*, nos 27 et s.

bon état de navigabilité ; la commission de visite est présidée par un juge du tribunal de commerce et, à défaut de ce magistrat, par l'autorité maritime du port de départ. Comme en Belgique, cette formalité implique des effets purement civils, et établit une présomption en faveur du capitaine qui dégage ainsi sa responsabilité. Toutefois les affrêteurs peuvent annihiler cette présomption en prouvant que le navire était innavigable au moment du départ.

ALLEMAGNE. — La nécessité de la formalité de la visite est prescrite par le code de commerce allemand de 1897, en vigueur depuis le 1^{er} janvier 1900. Le capitaine, aux termes de la loi, doit (art. 513) s'assurer avant de prendre charge que son navire est dans un état tel qu'il puisse sans risques de naufrages gagner la pleine mer. Dans son article 56, la « Seemanns Ordnung du 25 juin 1902 » (loi allemande sur les gens de mer) autorise un officier du bord ou trois hommes de l'équipage à porter plainte devant l'autorité maritime, s'ils considèrent que le navire est dans un mauvais état de navigabilité. Il est vrai que, si la plainte n'est pas fondée, les pénalités sont si rigoureuses que l'ordonnance en question ne peut pas avoir de grands effets, car (art. 103), si la plainte est faite à la légère, le plaignant se voit condamner à 100 marks d'amende, si elle est sciemment fausse et basée sur des allégations mensongères, l'amende

est de 300 marks et le coupable est passible d'un emprisonnement de trois mois.

CANADA. — Lorsqu'une personne estime qu'un navire n'est pas en état de prendre la mer soit par vice propre, soit par excès de chargement ou mauvais arrimage de la cargaison, il peut porter plainte par écrit au ministre (loi de 1886). Des experts nommés par ce dernier procèdent à la visite dudit navire ; si l'innavigabilité est reconnue, les frais incombent à la charge du propriétaire ; dans le cas contraire, c'est le plaignant qui les solde. Une loi du 2 mai 1889 détermine la responsabilité des personnes qui ont fait naviguer un navire en mauvais état, et réglemente le chargement, l'arrimage, les lignes de charge, prescriptions que devait modifier une loi du 1^{er} avril 1893.

Législation française antérieure à la loi de 1907.

— Nous venons d'étudier la visite dans les pays étrangers et arrivons maintenant au droit français. Remarquons d'abord que cette formalité est très ancienne. Le droit de la ligue hanséatique (art. VI, Pardessus, *Us et coutumes de la mer*) obligeait les constructeurs et les armateurs à s'assurer de la bonne navigabilité de leurs navires, à vérifier si la charge du bâtiment n'était pas excessive et enfin à arrimer convenablement la cargaison. Une ordon-

nance de Philippe II, de 1563 est conçue dans le même sens (1).

En France, Valin commente l'ordonnance de 1681 et dit au sujet du titre qui porte cette rubrique « Des huissiers audienciers visiteurs et autres sergents de l'amirauté » : « Les huissiers visiteurs ne sont connus que dans les sièges d'amirauté ; il y en a régulièrement deux dans chaque siège, les officiers sont très anciens : la preuve en résulte des articles 16 et 17 de l'ordonnance de 1517, 41 de l'ordonnance de 1543, 31 et 57 de celle de 1584 ». L'article 7 de l'ordonnance d'août 1681, livre I, titre V, disposait que « Les maîtres, capitaines et patrons seront tenus de souffrir la visite de leur bâtiment à peine d'amende arbitraire. » Une loi, l'une du 17 août 1779 et un décret des 9-13 août 1791 n'avaient pas été abrogés par l'article 225 du code de commerce, qui y renvoyait du reste implicitement en prescrivant au capitaine de faire visiter son navire « aux termes et dans les formes prescrites par les règlements ». Nous allons diviser la question en quatre parties. Visite : 1° des navires long-courriers ; 2° des caboteurs ; 3° des bateaux armés au bornage ; 4° des bateaux de pêche. La définition de bateaux long-courriers et des caboteurs nous est donnée par l'article 1 de

(1) Voir Hennebicq, *Principes de droit maritime comparé*.

la loi du 30 janvier 1893, modifié par la loi du 19 avril 1906, article 15.

« La navigation marchande se divise en navigation au long cours, au cabotage international et au cabotage français. Sont réputés voyages au long cours, ceux qui se font au delà des limites ci-après déterminées ; au Sud, le 30° degré de latitude sud, au Nord, le 72° degré de latitude nord ; à l'Ouest, le 15° degré de longitude du méridien de Paris ; à l'Est, le 44° degré de longitude du méridien de Paris ; toutefois l'Islande, y compris ses eaux territoriales, est considérée comme rentrant dans les limites du cabotage international. Sont réputés voyages au cabotage international ceux qui se font en deçà des limites assignées aux voyages au long cours, s'ils ont lieu entre les ports français, y compris ceux de l'Algérie, et les ports étrangers, ainsi qu'entre les ports étrangers. Sont réputés voyages au cabotage français ceux qui se font de port français à port français, y compris ceux de l'Algérie. »

Le navire armé au bornage, avons-nous dit précédemment, ne doit pas jaugeer plus de 25 tonneaux, ni s'éloigner de son port d'attache de plus de 15 milles marins.

I. *Long-courriers*. — La déclaration du roi du 17 août 1779 exigeait une visite avant de prendre charge à l'aller et au retour. Le décret des 9-13 août

1791 n'en demande qu'une au départ. Remarquons du reste, comme nous le verrons dans la suite, que le législateur a voulu tempérer les rigueurs de la loi du 17 août 1779. C'est ainsi que l'article 188 du règlement de 1866 ne prescrit la visite à l'étranger et aux colonies que dans certains cas « d'armement primitif ou d'un réarmement après désarmement, sauf le cas d'avaries survenues depuis le départ et compromettantes pour la sureté du bâtiment ». La loi du 29 août 1881 ne l'exige au départ que lorsqu'il s'est passé six mois depuis la dernière, et la loi du 30 février 1893 porte ce délai à un an.

II. *Caboteurs* — La question est plus délicate dans ce cas. La déclaration du 17 août 1779 imposait une visite à tous les navires, mais le décret de 1791 ne parle pas des caboteurs. Dans quel sens résoudre la question ? La jurisprudence est fixée sur ce point et pose en principe la nécessité de cette formalité (Voir arrêt de la cour de Bordeaux du 27 février 1826); arrêt de la cour de Rouen du 28 juin 1822; Cass., 23 mai 1826). C'est ce qui a lieu en fait actuellement.

III. *Bornage*. — Les navires armés au bornage furent dispensés de cette formalité par le règlement du roi du 13 février 1785, mais la jurisprudence, s'appuyant sur une circulaire ministérielle du 7 mai 1852, rend la visite obligatoire.

IV. *Pêche.* — Ce même règlement du roi du 13 février 1785 affranchissait les bateaux de pêche de la nécessité de la visite. Mais plusieurs décrets, rendus pour l'application de la loi du 9 janvier 1852 sur la pêche côtière, reviennent aux principes généraux. Le décret impérial du 4 juillet 1853 portant règlement sur la pêche côtière dans le premier arrondissement maritime dispose dans son article 204 : « Il est fait annuellement, aux époques déterminées par les commissaires de l'inscription maritime, une visite de tous les bateaux pêcheurs. Cette visite est gratuitement opérée par le syndic des gens de mer du lieu, assisté d'un ou deux gardes maritimes. A défaut de ces derniers, le syndic s'adjoit deux prud'hommes pêcheurs, deux gardes jurés ou deux anciens patrons de bateau. Le rôle d'équipage est retenu ou n'est pas délivré à ceux des patrons dont les bateaux n'ont pas été trouvés en état d'aller en mer »; article 205 : « Les bateaux qui ont subi de graves avaries sont assujettis à la même visite ». Trois autres décrets de la même date, réglementant la pêche dans les deuxième, troisième, quatrième arrondissements, un décret du 19 novembre 1859 sur la pêche maritime en Algérie, s'exprimaient de la même façon.

D'autres visites étaient spéciales aux navires destinés aux émigrants (décret du 15 mai 1861) et à ceux affectés au transport des pêcheurs de Terre-Neuve

(dépêche du 17 janvier 1891). Les appareils à vapeur devaient être vérifiés par une commission spéciale (ordonnance du 17 janvier 1846, décret du 1^{er} février 1893). L'arrêté du 2 mai 1904 instituait une commission permanente de surveillance du matériel de sauvetage. Nous ne parlons pas ici des visites sanitaires. La loi de 1907 allait remplacer toute cette législation assez incohérente et créer un certain nombre de visites, annuelles, de partance, etc..

La visite dans la loi de 1907. — Remarquons d'abord que la loi divise les navires en deux classes : ceux de plus de 25 tonneaux auxquels s'appliquent seules les dispositions de la loi, ceux de moins de 25 tonneaux. Pourquoi ce chiffre ? C'est qu'il fallait établir une distinction afin que la loi ne soit pas une charge trop forte pour les petites unités de notre marine. On voulait peut-être exonérer les bateaux armés au bornage. De plus les commissions créées par la loi et dont nous parlerons plus tard, eussent été impossibles à constituer dans les petits ports côtiers. Un navire de 25 tonneaux est du reste de petite taille, il s'éloigne rarement de la côte et il est facile de lui porter secours en cas d'accident.

Cependant cette limite est peut-être arbitraire. Car parmi les bateaux pêcheurs, il en est qui pour certains genres particuliers de pêche doivent avoir un

certain tonnage. Tels sont les bateaux thonnières de Groix qui ont de 35 à 40 tonneaux, les chalutiers de Boulogne, Fécamp, etc. Il est évident que ces industries souffriront fortement des charges nouvelles imposées par la loi.

Les visites imposées seront de cinq sortes :

1° Visite du navire nouvellement construit ou acquis à l'étranger ;

2° Visite des navires étrangers ;

3° Visite périodique ;

4° Visite exceptionnelle (en cas d'avaries ou sur la demande de l'armateur) ;

5° Visite de partance ;

6° Visite des bateaux de moins de 25 tonneaux.

1° *Visite du navire nouvellement construit ou acquis à l'étranger (art. 1 et 2).* — Cette visite est imposée à tous les navires qui doivent naviguer sous pavillon français à condition toutefois de jaugeer plus de 25 tonneaux. La navigation de plaisance même y est soumise.

A l'égard de certaines prescriptions, il existe cependant une exception en faveur des navires qui ont reçu la première cote des sociétés de classification désignées par un arrêté du ministre de la marine. Cet arrêté du 5 septembre 1908 reconnaissait la société française du « Bureau Veritas » et la

société anglaise du « Lloyds Register of British and foreign shipping ». Au paragraphe 5 de l'article 1^{er} la loi ajoutait que le certificat de franc bord délivré par une de ces sociétés, dispensera de la formalité du calcul de la ligne de charge, chose bien naturelle d'ailleurs, ces sociétés de classement étant très sérieuses et très compétentes en la matière. Du reste, en général, l'armateur qui fait construire, recherche la cote de ces sociétés et cela est très important pour lui au point de vue des assurances de mer. Cette cote est du reste donnée très régulièrement et une commission technique surveille le navire, non seulement pendant sa construction mais même pendant la durée de son exploitation.

Nous avons vu que le ministre de la marine avait reconnu la société anglaise du Lloyd. Pouvait-il accorder ce privilège à cette société étrangère ; il faut, pour résoudre cette question, nous reporter au rapport de M. Chautemps sur le projet de loi (1) qui nous dit que le ministre peut reconnaître une société étrangère mais dans un cas seulement, « si le pays auquel appartient cette société a lui-même reconnu valables les certificats délivrés par une société française ». Nous n'insistons pas sur la façon dont la visite doit se faire ; il faudrait pour cela entrer dans

(1) Voir Sénat, annexes, 1907, p. 22.

des détails trop techniques et cela sortirait de notre cadre.

Dans les paragraphes 2, 3, 4 de l'article 1, la loi dispose que pour l'aménagement, les instruments nautiques, les engins de sauvetage, et le matériel médical, l'armateur devra se conformer au règlement d'administration publique prévu à l'article 53.

Le paragraphe 5 s'occupe du tirant d'eau maximum. Cette question mérite d'être examinée de près. En effet, l'utilité de la ligne de charge a été fort discutée. M. Cabart-Danneville, membre de la commission de la marine marchande au Sénat, y voyait surtout une charge qui ne serait pas compensée par des résultats utiles et ce, du fait qu'il est très difficile d'arriver à calculer cette ligne.

Qu'appelle-t-on, en effet, ligne de charge ? C'est la ligne de flottaison qu'il ne faut pas noyer, sous peine de faire porter à son navire une cargaison trop lourde. On conçoit aisément que plus un navire est haut sur l'eau, plus il résistera à l'assaut des lames, aux attaques de la mer. Il faut donc déterminer sur les flancs du bateau, une marque suffisamment haute pour que le navire puisse prendre un certain frêt, et d'autre part suffisamment basse pour que le franc bord (1) soit élevé. Mais un tel calcul ne dépend pas

(1) Hauteur du navire au-dessus du niveau de l'eau.

seulement des dimensions du bateau, mais aussi de la densité, de la disposition, et de la nature de la cargaison. Car, si sur terre un corps est d'autant plus stable que le point d'application de son centre de gravité est placé plus bas, sur mer il en est de même. Avec un chargement très dense, un navire sera donc plus solide à la mer qu'avec une cargaison de faible densité. Citons, à l'appui de ce que nous venons de dire, un exemple emprunté à l'argumentation de M. Cabart-Danneville. La maison Bordes qui possède le plus grand nombre de voiliers et les plus beaux de notre marine marchande, effectuait des voyages entre l'Europe et le Chili, et ses bateaux chargeaient ou du charbon de faible densité ou des nitrates du Chili. Les premiers de ces navires observaient la règle anglaise du franc-bord et en trente ans sur 712 voyages, il y a eu 7 naufrages. Les seconds chargés en excès de la règle de franc-bord, cet excès variant même entre 100 et 400 tonnes, ont fait 955 voyages sans avarie.

Ajoutons cependant que la marine anglaise détermine cette ligne de charge de façon tout à fait empirique ; mais n'en sera-t-il pas de même en France ? Plusieurs courtiers nous ont dit avoir remarqué que si tous les navires se servaient, pour charger, de l'indication donnée par les marques de franc-bord, conformément à la loi de 1907, plusieurs se trouve-

raient dans des conditions déplorables pour prendre la mer. Concluons donc que ces marques ne seront pas d'une bien grande utilité. Un capitaine se trouve limité par de nombreuses considérations lorsqu'il prend charge. En augmentant le déplacement (1) de son bateau, il diminue sa vitesse, car la résistance de l'eau s'exerce sur une surface plus grande, souvent il lui ôte de ses qualités nautiques, en un mot il n'a intérêt que dans certains cas, bien rares et tout à fait particuliers, à surcharger son navire.

L'article 2 dispose que la visite de la coque se fera dans le port de construction. Rien de plus logique, les chantiers de constructions se trouvant généralement dans des centres importants ; dans son paragraphe 5, le même article prescrit la visite des autres éléments du navire dans le port où il doit effectuer son premier armement. Mais il arrivera ceci. Supposons un navire construit à Paimpol et qui a pour port d'attache Brest. Ce navire devra subir dans son port de construction une première visite de la coque pour recevoir un permis de navigation provisoire (art. 17 de la loi), qui lui permettra de se rendre à son port d'attache, Brest. Arrivé dans cette ville il subira une seconde visite sur le gréement, la mâture, etc., pour pouvoir obtenir son per-

(1) Partie du bateau qui se trouve sous l'eau.

mis définitif. Il eût été, semble-t-il, plus simple de rendre compétente à ce sujet la commission de Paimpol, qui aurait immédiatement délivré le permis définitif. Cela aurait évité les frais d'une seconde visite.

Dans son paragraphe 2, l'article 2 précisait que les navires construits sous le régime de la loi de 1906 étaient dispensés par cette visite des constatations prévues à l'article 4 de la loi du 30 janvier 1893. On sait que la loi de 1906 établissait des primes à la construction et des compensations à l'armement, et dans son article 16 elle maintenait en vigueur les dispositions de la loi du 30 juin 1893 qui disposait qu'une commission technique devait s'assurer « que le navire pour lequel la prime est réclamée est susceptible de faire un service régulier à la mer ». La visite imposée par la loi de 1907 a paru dans ce cas suffisante.

2° *Visite des navires étrangers (art. 3).* — Il a paru nécessaire au législateur d'obliger les navires étrangers qui prennent des passagers en France à se soumettre à cette formalité. Il s'agit, en effet, ici, d'une mesure de sécurité publique, et par conséquent d'ordre général ; qu'importe que le bateau soit étranger s'il doit avoir à bord des passagers français, la vie de nos compatriotes est en jeu, il est donc bien naturel de la protéger ; et si la loi ne parle que des

paquebots, c'est que sur les vapeurs et les voiliers de charge l'équipage est généralement originaire du pays sous le pavillon duquel le navire navigue. Il n'y a plus donc ici d'intérêt français en jeu. La seconde raison qui a guidé le législateur vient de la législation anglaise dont la loi du 25 août 1894 énumérait les cas dans lesquels un navire étranger pouvait être qualifié d'innavigable. Le « Merchant shipping act » de 1905 abuse même de mesures vexatoires à l'égard des marines étrangères. Cependant, le principe de la loi française était tempéré par le dernier paragraphe du même article 2 qui dispensait de diverses constatations les navires ayant reçu de leur pays des certificats analogues au permis de navigation français et reconnus par le ministre de la marine. Deux circulaires ministérielles, que nous avons déjà signalées, l'une du 24 septembre, l'autre du 11 novembre 1909, assimilaient les certificats allemands et anglais à notre permis de navigation.

3° *Visite périodique* (art. 5 et 14). — Il est évidemment excellent de s'assurer qu'un navire est en bon état de navigabilité avant de lui laisser prendre le large. Mais cette mesure reste illusoire, s'il n'est pas permis de suivre le navire dans le courant de son exploitation et de vérifier périodiquement qu'il n'a rien perdu de ses qualités nautiques. Il était nécessaire, de plus, de ne pas trop espacer l'intervalle

des visites, ce qui aurait pu être nuisible à la sécurité de la navigation, et d'autre part on ne pouvait trop augmenter le nombre de ces visites, ce qui eût été une charge trop lourde pour l'armement. On décida donc de procéder tous les ans à de nouvelles vérifications. En outre, un navire qui revient de l'étranger après un voyage de douze mois, s'il débarque des marchandises dans un premier port, a un délai d'un mois pour se rendre à un autre port où il achèvera de mettre à terre son chargement, mais où il devra se faire visiter. Le bâtiment pourra du reste subir cette formalité à flot ; cependant les long-courriers, les caboteurs internationaux, et les navires armés aux grandes pêches seront examinés à sec tous les 3 ans s'ils sont en fer, tous les dix-huit mois s'ils sont en bois, mais pour faciliter l'opération, l'armateur pourra prévenir l'administrateur de l'inscription maritime du moment où son navire sera en cale sèche. Seront dispensés de cette visite à sec, les bateaux qui ont obtenu la première cote à l'une des sociétés de classification reconnues par la loi.

4° *Visites exceptionnelles (art. 5).* — Il était également prudent, en cas d'avaries ou de changements dans la construction, de faire examiner de nouveau le bateau. Une réparation peut avoir été mal faite ; un accident abîme toujours plus ou moins toutes les parties de la coque, un navire qui talonne sur

une roche est ébranlé dans toute sa carcasse. Enfin si des modifications notables transforment le bateau à ce point qu'il devienne tout autre, il est logique de l'assimiler à un navire nouvellement construit. Il fallait, en outre, permettre à l'armateur de se rendre compte de l'état de son bateau. S'il est compétent en la matière, il pourra lui-même constater les conditions de bonne ou mauvaise navigabilité de son navire; dans le cas contraire, il était nécessaire de lui donner tous les moyens possibles de se renseigner à ce sujet.

5° *Visite de partance (art. 7).* — Toutes les visites dont nous venons de parler sont faites par une commission technique spécialement créée dans ce but et que nous étudierons à part. Mais l'article 7 prévoyait une visite qui aurait lieu une fois par mois et serait faite par un fonctionnaire spécial, l'inspecteur de la navigation. Elle serait imposée à « tout navire français ou étranger en partance pour un voyage au long cours, au cabotage... » Cette formalité est imposée aux étrangers car, nous dit le rapport de M. Chautemps, les anglais la prescrivent à leurs nationaux et aux étrangers; il est donc naturel qu'elle soit également obligatoire en France pour tous les navires quelle que soit leur nationalité.

6° *Visite des bateaux de moins de 25 tonnes (art. 55).* — L'article 55 de la loi prévoyait à ce sujet un règlement d'administration publique. Remarquons que

la loi précise et dit : les bâtiments de commerce ou de pêche de moins de 25 tonneaux de jauge brute seront soumis à une visite annuelle ». Mais qu'adviendra-t-il des navires de plaisance? Doivent-ils se faire visiter? Il nous semble que non et voici pourquoi. Lorsque la loi a voulu s'occuper de ce genre de navigation elle l'a nommé en toutes lettres, nous n'en voulons pour exemple que l'article premier ; pourquoi donc aurait-on oublié d'en parler à l'article 55. Il n'y avait aucune raison de le faire. De plus ne voulait-on pas favoriser le petit yachting en lui évitant des charges? Le règlement d'administration publique dont parle cet article n'a pas encore été publié. Une dépêche ministérielle du 23 septembre 1909 régit actuellement la matière. La visite sera faite si le bateau a moins de 10 tonneaux et s'il est à voiles par le syndic des gens de mer, assisté d'un ou deux gardes maritimes. Si le bateau a plus de 10 tonneaux, l'inspecteur de la navigation, le syndic des gens de mer et un garde maritime procéderont aux opérations. Pour les navires à vapeur ou à propulsion mécanique quel que soit leur tonnage, la commission de visite devra être composée de l'inspecteur de la navigation maritime assisté d'un syndic des gens de mer et d'un mécanicien autant que possible breveté et désigné par l'administrateur de l'inscription maritime du quartier et choisi suivant la nature

des appareils à vérifier. En cas d'innavigabilité, le rôle sera retenu et transmis à l'administrateur du quartier avec un procès-verbal des conclusions de la commission.

CHAPITRE II

Les commissions de visite.

LÉGISLATION ÉTRANGÈRE. — Nous avons mentionné dans notre chapitre sur la visite dans les législations étrangères, les différents fonctionnaires qui s'occupent de cette formalité. Les commissions n'existent que dans bien peu de pays. En Angleterre cependant, la loi du 15 août 1876 sur la marine marchande créait dans son article 7 un tribunal d'inspection. Article 7: « Le tribunal d'inspection (Court of survey) pour un port ou district sera composé d'un juge et de deux assesseurs ». Le juge est pris sur une liste soumise à l'approbation de l'un des principaux secrétaires d'Etat du roi. Cette liste est composée de commissaires des naufrages, de magistrats de police, de juges des cours de comtés, de juges de tribunaux de po-

lice. Les assesseurs doivent être des personnes pourvues de connaissances spéciales en la matière et sont désignées, l'un par le Board of Trade, l'autre par le greffier du tribunal sur une liste dressée par le conseil maritime local, ou s'il n'y en a pas, par un corps d'armateurs ou de négociants. Si cette liste pour une raison quelconque n'a pu être dressée, le juge nommera, de sa propre autorité, le deuxième assesseur.

Ce n'est, malgré tout, qu'en France où apparaît, avec la loi de 1907, l'institution de commissions où sont représentées toutes les compétences.

LÉGISLATION FRANÇAISE ANTÉRIEURE A LA LOI DE 1907.

— La visite était faite par des experts nommés chaque année par le tribunal de commerce ; ces experts doivent autant que possible être d'anciens capitaines, d'anciens constructeurs, en un mot des hommes ayant des connaissances techniques en la matière (Déclaration du roi du 9 août 1779, art. 1^{er} ; Loi du 8 août 1791 ; Règlement du 13 février 1785 concernant les droits et salaires des experts). En pays étranger, une ordonnance du 29 octobre 1833, dans son article 43, prescrivait les formalités que devait dans ce cas remplir le consul français.

COMMISSIONS DE VISITE DANS LA LOI DE 1907. — Les commissions créées par cette loi sont au nombre de cinq :

1° Commission de visite de l'article 4 pour les navires nouvellement construits ou récemment acquis à l'étranger ;

2° Commission de l'article 6 pour les visites périodiques ;

3° Commission de l'article 16 pour les navires français se trouvant à l'étranger ;

4° Commission supérieure de l'article 18 ;

5° Commission de l'article 8.

1° *Commission de l'article 6 pour la visite des bâtiments nouvellement construits ou récemment achetés à l'étranger.*— Cette commission semble avoir réuni toutes les compétences nécessaires. La coque sera examinée par l'ingénieur, les propulseurs mécaniques par l'officier mécanicien, le gréement par deux navigateurs, l'avitaillement et l'aménagement par l'armateur et l'inscrit ; le directeur de la santé se rendra compte de la salubrité des locaux, de l'installation des coffres à médicaments, etc. Nous remarquerons cependant dans l'énumération des différents membres de cette commission, une lacune portant sur leur nationalité. L'article 4 veut un expert de nationalité française appartenant à une société française de classification, mais le représentant des compagnies françaises d'assurances maritimes et l'armateur peuvent-ils être étrangers. Faut-il conclure dans le sens de l'affirmative ? Non, et ce par deux raisons. De quoi

s'agit-il en effet ? D'autoriser le départ d'un navire qui vient d'être construit et pour la construction duquel de forts capitaux ont été engagés. Il y a là un acte de puissance publique. La commission détient une partie bien petite il est vrai de cette puissance publique, laquelle partie se divisera entre chacun de ses membres ; dans ce cas, il nous semble impossible qu'un étranger puisse entrer dans la commission de l'article 4 et par conséquent faire acte de puissance publique. D'autre part, si l'on se reporte à la discussion qui eut lieu au Sénat au sujet du dernier alinéa de l'article 44, qui précise que les paragraphes 1 et 2 de l'article 177 du code pénal sont applicables aux membres de la commission et aux experts visés au paragraphe 1^{er} du présent article, M. Guillier, l'un des signataires de l'amendement d'où devait sortir ce dernier alinéa, expose que s'il a voulu que des pénalités s'appliquent aux membres de ces commissions, c'est pour augmenter les garanties « données par la loi à tous ceux qui ont intérêt à ce qu'elle soit appliquée sérieusement et loyalement ». M. Godin s'éleva contre l'amendement et prétendit qu'il était inutile : « Le texte du code pénal et non pas seulement un arrêt mais toute la jurisprudence de la cour de cassation nous dit : toute personne qui prend part à un degré quelconque à une action de la puissance publique... est passible, si elle se laisse corrompre,

de l'article 177 du code pénal... Ils (les membres de la commission) statuent sur des intérêts considérables. Il s'agit d'empêcher un navire de partir, ou il s'agit de faire faire des modifications très importantes. C'est tellement sérieux que cette commission rend de véritables jugements... Et ce (ces membres) sont des fonctionnaires publics... ». Ces arguments sont péremptoirs, et les membres de la commission doivent être de nationalité française, car ils font acte de puissance publique en tant que fonctionnaires publics.

Le commissaire de l'inscription maritime dressera des listes sur lesquelles on choisira à tour de rôle ceux qui devront faire partie de la commission. Il est clair que la question de roulement à établir n'existe que pour ces membres, à l'exclusion de l'administrateur de l'inscription maritime, de l'inspecteur de la navigation, du directeur de la santé du port.

2° Commission de l'article 6 pour les visites périodiques. — Elle est fort simplifiée car elle a moins d'importance que la première. Elle se compose de l'administrateur de l'inscription maritime qui la préside, de l'inspecteur de la navigation et de deux experts techniques choisis suivant les vérifications auxquelles on devra procéder.

3° Commission de l'article 17 pour les visites à

l'étranger. — Cette commission sera présidée par le consul et se rapprochera autant que possible, comme composition, de celle des commissions des articles 4 et 6. Il est évident que la question de nationalité devra être également prise en considération, et le consul devra constituer une commission entièrement française, devrait-il même en réduire le nombre des membres.

4° Commission supérieure de l'article 18. — Il était nécessaire de permettre à l'armateur qui se croira lésé dans ses intérêts, de faire appel des décisions des commissions locales, à une commission centrale qui, de par sa composition, ne pourra être taxée d'injustice ou de partialité. Aussi l'article 18 en prévoit comme membres, deux sénateurs, trois députés, un membre du conseil d'Etat, le directeur de la navigation et des pêches maritimes au ministère de la marine, le directeur de la marine marchande et des transports au ministère du commerce, un officier général de la marine, un officier général ou supérieur du génie maritime, un officier général ou supérieur mécanicien de la marine, l'inspecteur général des services sanitaires de France, un membre du conseil supérieur de santé de la marine, etc. Nous ne continuons pas cette énumération que l'on retrouvera dans le texte de la loi ; mais il semble qu'une commission ainsi formée donne toutes les ga-

ranties possibles et de compétence et d'impartialité. Quant à la nationalité de ses membres, elle nous semble également résolue par la discussion que nous avons faite plus haut (voir commission de l'article 4).

5° *Commission de l'article 8.* — Se reporter plus bas au chapitre intitulé : de l'inspecteur de la navigation.

CHAPITRE III

L'inspecteur de la navigation.

LÉGISLATION ÉTRANGÈRE.— Ce fonctionnaire n'existe à proprement parler qu'en Hollande où il fut créé par la loi dite « des navires » du 1^{er} juillet 1909 et dont nous avons parlé précédemment. L'article 10 de cette loi créait un directeur de l'inspection avec titre « d'inspecteur en chef. »

L'INSPECTEUR DE LA NAVIGATION DANS LA LOI DE 1907.
— En France, c'est la première fois qu'un fonctionnaire porte ce titre et ses attributions sont fort nom-

breuses. Il doit réunir bien des compétences et nous nous demandons s'il ne sera pas impossible ou du moins très difficile de rencontrer un homme possédant autant de connaissances diverses. Nous savons que son principal rôle est d'effectuer les visites de par-tance. Il devra donc vérifier l'état de bonne ou mau- vaise navigabilité du navire, et ses vérifications devront porter non seulement sur la coque, le gréement, la mâture, la voilure, etc., mais dans le cas d'un va- peur sur les générateurs, l'appareil moteur et les au- tres appareils mécaniques accessoires, il examinera les cartes et les instruments nautiques, se rendra compte de l'état des vivres et de l'eau. Et cette visite, il pourra la faire non seulement aux périodes fixées par la loi, mais aussi quand cela lui plaira et quand une plainte précise et circonstanciée aura été portée par au moins trois hommes d'équipage. Nous venons de dire que l'inspecteur pouvait choisir, comme il le voulait, le moment où il procéderait à ses vérifi- cations. Il était en effet nécessaire de lui permettre de s'assurer en temps utile de la bonne qualité des vivres, certains navires n'embarquant leurs provi- sions de route qu'au dernier moment. On pouvait craindre que l'inspecteur n'eut pas le temps d'effec- tuer sa visite à l'instant où le bateau était prêt à prendre la mer, et voici pourquoi. Dans un port la sortie des navires ne s'opère qu'à la pleine mer. Si

le bateau qui doit partir ne reçoit ses vivres qu'à ce moment et si l'on attend ces dernières minutes pour la visite, elle ne pourra être qu'incomplète ou dans le cas contraire, si on désire qu'elle soit efficace, il sera nécessaire de retenir le bateau au port et de retarder son départ jusqu'à la prochaine pleine mer. Il est donc très logique de laisser l'inspecteur de la navigation libre de ses mouvements. Il pourra quelques jours avant le départ se rendre compte de l'état général du navire, et au moment de l'embarquement des vivres, les vérifier. Le ministre de la marine citait l'exemple suivant (1) : « Je me rappelle qu'en mars 1905, on a dû faire rentrer à Saint-Malô un trois-mâts partant pour Terre-Neuve, qui emportait de la viande corrompue et de l'eau croupie. On n'a pu l'arrêter qu'au dernier moment. Ce n'est pas vingt-quatre heures à l'avance en effet que cette viande corrompue et cette eau croupie avaient été embarquées mais au dernier moment » et c'est pour cela qu'il demandait à ce que l'inspecteur put en temps utile visiter le navire. Il ne faut cependant pas exagérer l'importance de cet exemple qui très bien approprié à la question ne nous semble pas suffisant pour incriminer les armateurs. Un tel fait ne se produit que très rarement, l'intérêt de l'armement

(1) Voir documents parlementaires, Sénat, *in extenso*, 1907, séance du 23 mars.

étant de bien traiter ses hommes et d'éviter les indisponibilités qui pouvaient se produire par suite d'une mauvaise nourriture. On sait, en effet, qu'un matelot malade est soigné aux frais de l'armateur et continue à toucher sa solde habituelle. Remarquons que l'inspecteur de la navigation doit être choisi parmi les capitaines au long cours, les maîtres au cabotage ou les officiers de marine en retraite ; ne serait-il pas utile nécessaire même d'adjoindre un mécanicien pour l'examen des appareils moteurs ? Un projet de loi a été déposé à ce sujet ; nous n'y reviendrons pas en ayant déjà parlé dans la première partie de cet ouvrage, mais il nous semble, on ne peut plus logique ; les capitaines au long cours, les officiers de marine en retraite malgré toutes leurs connaissances techniques, n'auront jamais que des notions très incomplètes sur le fonctionnement des appareils à vapeur ou à pétrole, et les bateaux mixtes (1) avec moteurs à explosions deviennent de plus en plus nombreux.

COMMISSION DE L'ARTICLE 8. — Nous avons reporté l'étude de cette commission à ce chapitre, car n'ayant pas encore parlé de l'inspecteur de la navigation dans notre chapitre II, il nous a semblé plus naturel de retarder l'examen de la question.

Nous venons de voir que les fonctions d'inspec-

(1) Bateau à voiles possédant une machine auxiliaire.

teur sont très variées, mais aussi très importantes. Il peut empêcher un navire en partance de prendre le large, s'il ne le trouve pas dans de bonnes conditions de navigabilité, ou d'avitaillement. On pouvait craindre, et à juste titre, l'arbitraire d'un tel fonctionnaire et il était de toute nécessité de conserver à l'armateur le droit de faire appel des décisions prises à son égard. Une commission spéciale fut donc créée ; l'armateur s'il se jugeait lésé dans ses intérêts pouvait s'adresser à l'administrateur de l'inscription maritime et demander d'urgence la réunion de cette commission formée de trois experts pris dans la liste prévue à l'article 4. Dans un délai de vingt-quatre heures, la contre-visite devait avoir lieu ; de cette façon, le départ du navire n'était que très peu retardé. Il est évident que, malgré l'ambiguïté de la loi qui dispose que la commission sera « composée de trois experts... », l'administrateur de l'inscription maritime en fera également partie quoiqu'il ne soit pas nommé et ce pour deux raisons : en premier lieu, le capitaine ou l'armateur pourront, dit la loi, faire appel « auprès de l'administrateur de l'inscription maritime ». Il nous semble tout naturel que, dans ce cas, il préside la commission ; en plus, dans les travaux préparatoires de la loi, le président de la commission sénatoriale de la marine, précisait que l'administrateur était président de la commission.

Il n'y a donc aucun doute à ce sujet.

RÉGLEMENTATION DES EFFECTIFS. — Nous avons mis à part l'étude de la réglementation des effectifs ; c'est encore une des attributions de l'inspecteur de la navigation. Il doit, aux termes de la loi, s'assurer que « l'effectif est suffisant... » pour assurer l'exécution des articles portant réglementation du travail. Le projet de loi déposé par M. Pelletan en 1903, prévoyait une détermination du nombre de marins nécessaire à bord de chaque navire marchand. Tel navire de tant de tonneaux, de tel gréement devait avoir tant d'hommes d'équipages. Des commissions locales devaient déterminer le nombre d'inscrits à embarquer et les opérations de cette commission seraient en quelque sorte homologuées par une commission centrale et par le ministre de la marine. Etait-il possible d'obtenir un résultat ? Nous ne le pensons pas, et c'est pourquoi on a laissé l'inspecteur de la navigation juge de cette question dans le ressort de sa compétence. En étudiant les législations étrangères, nous remarquerons qu'à part certaines dispositions particulières et sauf en Nouvelle-Zélande, le législateur a été muet à cet égard. Encore faut-il ajouter que, dans ce pays, il s'agit seulement de la navigation « côtière ou intercoloniale. »

Législation étrangère. — ANGLETERRE. — La question de la réglementation des effectifs fut étudiée à

plusieurs reprises. En 1873, une commission d'enquête fut nommée. Elle avait pour président J. Shaw Lefèvre, et elle conclut à la non intervention du législateur. Une nouvelle enquête eut lieu de 1894 à 1896 et aboutit aux mêmes résultats (Report of the Committee appointed by the Board of Trade to inquire into the Manning of British merchant ships). Elle fit cependant un travail considérable. Pendant deux ans, elle visita tous les ports du Royaume-Uni, entendit 60 armateurs, 83 marins, 33 assureurs, experts, courtiers, etc. On ne voulait pas d'une réglementation stricte de l'effectif. Cependant une loi du 6 août 1897 modifiait celle du 25 août 1896 et ajoutait l'insuffisance d'équipage aux causes d'innavigabilité. Article 459 : « Lorsqu'un navire présente d'insuffisantes garanties (unsafe ship) c'est-à-dire, si par suite de... ou pour cause d'insuffisance d'équipage... il est hors d'état de prendre la mer sans danger sérieux pour la vie humaine... le dit navire pourra être provisoirement retenu à l'effet d'être visité ». Ce seront, dans ce cas, les fonctionnaires du Board of Trade qui jugeront la question. Pour application de cette loi, des instructions officielles furent données par le Board of Trade, instructions qui décident que « lorsqu'un navire de plus de 200 pieds de long et d'au moins 700 tonneaux constitue ou dépose son rôle d'équipage, s'il n'y a pas 6 hommes de pont en sus du

capitaine et des deux lieutenants, le surintendant ou son délégué devront avertir le capitaine... l'agent du Board of Trade devra immédiatement procéder à la visite. » La sanction sera l'interdiction de prendre le large.

ALLEMAGNE. — Une loi du 6 août 1887, article 15 porte que l'engagement d'un second est obligatoire pour les navires long-courriers de plus de 250 tonneaux. L'article 513 du code de commerce stipule que le capitaine doit avant de prendre le large s'assurer que son navire est non seulement en bon état de navigabilité mais aussi convenablement armé, avitaillé et pourvu d'un équipage suffisant. Un jurisconsulte, Boyens, commente la loi en ces termes : « Il n'y a pas de dispositions législatives sur la composition de l'équipage que dans les prescriptions sur les certificats du capitaine, du lieutenant et du mécanicien... La valeur du personnel (s'il est peu ou très capable) et en outre l'armement du navire (améliorations conçues dans le but d'épargner la main-d'œuvre) sont des choses tellement variables qu'il n'est pas possible de poser des règles fixes ». Un arrêté du 26 juin 1891 (art. 7), imposait cependant un minimum de mécaniciens, sur les remorqueurs, les vapeurs au bornage et de pêche et sur ceux qui transportent des passagers. La loi allemande du 2 juin 1902 (Seemannsordnung) prévoit un règlement

qui voté par le conseil fédéral allemand (Bekanntmachung du 16 juin 1903) fixe, dans ses articles 5, 6, et 8, l'effectif en officiers que devront avoir les navires marchands.

SUÈDE-NORWÈGE-DANEMARK. — Ces nations ont élaboré des lois maritimes en 1891, 1892, 1893, et ces lois dites « Scandinaves » consacrent des principes uniformes pour les trois pays. L'article 26 de ces lois a trait au point particulier qui nous occupe et décide que le capitaine, avant de prendre le large, doit s'assurer que son navire est en bon état et « en possession d'un équipage suffisant. »

AUTRICHE-HONGRIE. — La loi du 7 mai 1879 sur l'enregistrement des navires, oblige le capitaine à fixer le chiffre de son effectif et à le mentionner ; s'il agit frauduleusement et s'il embarque un personnel inférieur à celui qu'il a déclaré, il est passible d'une amende de 500 florins au maximum (art. 16 et 33 de la loi).

ITALIE. — La loi italienne sur la marine marchande dispose dans son article 437 que si l'autorité maritime ou le consul trouvent qu'un navire italien qui arrivé dans un port de la métropole ou étranger, possède un effectif insuffisant, ils peuvent ordonner d'augmenter l'équipage et, en cas de refus, ne pas délivrer les papiers de bord.

ESPAGNE. — Dans ce pays, on ne s'occupe que du

personnel des machines, et un règlement du 23 janvier 1877 exige un certain nombre de mécaniciens suivant la force des machines (plus ou moins de 100 chevaux) ou la longueur du voyage (plus ou moins de 150 milles).

ETATS-UNIS. — Une loi du 21 février 1898 prévoit le cas où un navire se trouve dans de mauvaises conditions pour naviguer par suite de la composition de son équipage. S'il y a réclamation des intéressés auprès du juge de la cour du district, celui-ci nomme des experts qui, dans leur rapport, mentionnent « le nombre d'hommes qu'il est nécessaire d'embarquer en supplément ». A l'étranger, le consul remplace le juge de la cour du district (art. 4556, 4557 et 4559 de la loi).

CHILI. — Une loi du 24 juin 1878 dite « Ley de Navegacion » dans son article 60 prévoit un règlement qui fixera, d'une manière définitive, l'effectif que devra comporter un navire, et ce d'après son tonnage, son grément, son genre de navigation. Mais ce règlement n'a jamais paru.

NOUVELLE-ZÉLANDE. — D'après cet exposé des législations étrangères au sujet de la réglementation des effectifs, nous voyons qu'aucune nation n'a donné de règles fixes ; seule la Nouvelle-Zélande tranche la question dans l'article 7 du « New-Zealand act » du 24 octobre 1893. Cette loi ne s'applique,

comme nous l'avons dit plus haut, qu'aux navires faisant « la navigation côtière ou intercoloniale » ; c'est donc une navigation absolument particulière. Citons quelques passages caractéristiques de la loi : « Le capitaine et l'armateur de tout navire partant en voyage ou essayant de partir sans un équipage complet sera passible d'une amende n'excédant pas 100 livres ». Il ne sera pas condamné lorsque le déficit ne sera que de deux hommes, et dans le cas « où cette insuffisance proviendrait de l'absence volontaire d'un homme ou d'hommes, peu de temps avant l'heure fixée pour l'appareillage, ou bien de l'impossibilité dans laquelle se serait trouvé le capitaine de se procurer des remplaçants ». Les matelots sont divisés en matelots expérimentés (able seaman), matelots légers, novices (2 novices valent un matelot léger).

Un voilier de 30 tonneaux et au-dessous doit avoir 1 matelot expérimenté; de 30 à 100 tonneaux, 2 matelots expérimentés, et 4 de 100 à 200 tonneaux; 1 matelot léger et 5 expérimentés de 200 à 300 tonneaux, etc.

Les chauffeurs doivent être au nombre de 1 de 50 à 100 HP, 2 de 100 à 250 HP, 3 de 250 à 750 HP, 4, plus 2 soutiers et 2 graisseurs, de 750 à 1250 HP..., 9, plus 6 soutiers et 3 graisseurs, de 3000 à 4000 HP. La force en chevaux doit s'entendre de la

puissance indiquée à la vitesse de route ordinaire du vapeur et doit être portée sur le certificat de visite.

Législation française antérieure à la loi de 1907.—

La législation française n'imposait que quelques règles et dans des cas très particuliers pour la réglementation des effectifs. Le capitaine, d'une façon générale, est libre de composer son équipage et, en vertu de l'article 283 du code de commerce, c'est à lui qu'incombe cette charge. L'ordonnance du roi des 4-7 juillet 1784 laissait à cet égard toute liberté au capitaine. Un décret du 23 mars 1852, fixait le nombre de novices ou de mousses à embarquer proportionnellement à la force numérique de l'équipage. Une loi du 22 juillet 1851 (art. 2), deux décrets, l'un du 17 septembre 1881, l'autre du 12 février 1892, imposaient un minimum d'effectif aux navires pêcheurs de Terre-Neuve ; enfin l'article 15 du décret du 15 mars 1861 prescrivait un examen relatif à la suffisance de l'équipage des navires destinés au transport des émigrants.

Nous voyons donc que ce sont là quelques cas très particuliers ; l'effectif minimum imposé aux goëlettes de Terre-Neuve, était nécessité de ce fait, qu'au moment de la pêche une partie de l'équipage quitte le navire et, embarqué dans des doris (1), se

(1) Sorte de canots à fond plat, dont se servent les Terre-Neuvas, et qui nous vient d'Amérique.

rend sur les lieux de pêche, où il pose ses lignes. Dans ces conditions, le navire se trouve privé de la plus grande partie de son équipage et si le nombre d'hommes qui restent à bord n'est pas suffisant, il peut en cas de mauvais temps se trouver en danger par suite du manque de personnel (1). Le projet de loi Pelletan sur la réglementation de l'effectif fut vivement combattu par le comité central des armateurs de France et avec raison du reste. Il est en effet absolument impossible de calculer *a priori* le nombre d'hommes nécessaires à la manœuvre d'un navire. Les éléments qui entrent dans ce calcul sont tellement différents et en si grand nombre qu'on ne peut arriver à conclure. En Allemagne, d'après le « *Handbuch für die Deutsche-Handels Marine* », on comptait, en 1893, 306 hommes pour 10.000 tonneaux, en 1901, 168 seulement. Il fallait donc, à peu près, 5 hommes en 1893 contre 3 en 1901. Nous avons déjà parlé de cette question dans la première partie de cet ouvrage. Il est inutile d'y revenir longuement. Ajoutons encore qu'une telle mesure eût été la négation du progrès. Si l'on fixe à un capitaine ou mieux à

(1) Voici à titre documentaire la composition de l'équipage de quelques navires de la compagnie des Indes. Le *Saint-Paul*, frégate de 400 tonneaux, 80 hommes ; le *Taureau*, de 400 tonneaux, 64 hommes ; *Vierge de Bon-Port*, de 400 tonneaux, 60 hommes ; *Aigle-Bleu*, 80 tonneaux, 26 hommes. (Weber, 1904. thèse, Paris, p. 51).

un armateur un équipage d'un certain nombre d'hommes, équipage qui lui sera suffisant pour assurer la conduite de son navire, il ne cherchera pas à perfectionner son outillage, pour rendre certaines manœuvres plus faciles. Nous donnions précédemment l'exemple de ces ancres Marrel qui peuvent être mises en place avec très peu d'hommes; pourquoi l'armateur s'imposerait-il l'achat de ces nouveaux modèles d'ancres? Pourquoi ferait-il des dépenses inutiles en tant que non compensées par une réduction d'autres frais? Aussi la loi de 1907 agit-elle sagement en laissant à l'inspecteur de la navigation le droit d'apprécier le nombre d'hommes nécessaires sur un navire.

CHAPITRE IV

Permis de navigation.

Nous n'étudierons que très rapidement la législation étrangère en cette matière et remarquerons que d'une façon générale les navires ou sont soumis à la faculté d'enregistrement, ou sont forcés de se faire

délivrer des lettres de mer. L'Angleterre emploie la première méthode en vertu de la loi du 25 août 1894, la Belgique adopte la seconde façon de procéder (loi du 20 janvier 1873).

En France, les papiers de bord devaient être, d'après l'article 226 du code de commerce, l'acte de propriété du navire, l'acte de francisation, le rôle d'équipage, les connaissements, les procès-verbaux de visite, les acquits de paiement ou à caution des douanes ; différentes lois et décrets ajoutaient à cette liste : le congé, le manifeste des marchandises, le certificat de santé, plus la liste des passagers, l'inventaire du mobilier, un exemplaire de l'instruction sur les feux, un livre de punitions. C'est la loi de 1907 qui crée le permis de navigation. Il existait déjà, en vertu de la loi du 20 juillet 1897, un permis de navigation de plaisance (1) (art. 1 et 2 de la loi), et pour l'exploitation de parcelles du domaine public, de propriétés particulières ou d'entreprises individuelles, la même loi établissait un permis de circulation. Ces deux permis étaient valables pour un an. Un décret du 1^{er} février 1893, relatif aux appareils à vapeur des bateaux naviguant dans les eaux maritimes, dispose (art. 2) qu' « aucun bateau à vapeur ne peut

(1) Une circulaire ministérielle du 23 mars 1862 autorisait les yachts à naviguer avec un permis leur tenant lieu de rôle d'équipage.

être mis en service sans un permis de navigation délivré après vérification de l'état des générateurs de vapeur et de l'appareil moteur... »

Le permis de navigation de la loi de 1907 ne dispensera pas du rôle d'équipage, il sera simplement une autorisation de prendre la mer, donnée par le gouvernement au navire. Dispensera-t-il du permis créé pour les navires à vapeur ? Assurément, puisque, dans son article 57, la loi abroge le décret du 1^{er} février 1893. Quant au permis de la loi du 20 juillet 1897, il prendra le nom de permis de plaisance (art. 48).

La demande d'un permis de navigation doit être accompagnée de différents renseignements : 1° Le nom du navire ; 2° son port d'attache ; 3° ses principales dimensions (longueur de l'étrave à l'étambot, largeur, chaîne), son tirant d'eau lège et au maximum de charge, et le déplacement ; 4° Le service auquel le navire est destiné et son genre de navigation (long cours, cabotage, bornage, etc.). Le mot bornage n'est pas heureux puisque, par définition, un bateau au bornage doit avoir moins de 25 tonneaux et que la loi ne s'applique pas à ces navires ; 5° le nombre maximum de passagers.

Mais comment sera délivré le permis de navigation ? Les articles 11 et 12 nous renseignent à ce sujet. S'il s'agit d'un navire nouvellement construit, la

commission de visite dressera un procès-verbal de ces constatations, et dans les vingt-quatre heures, si ce procès-verbal est favorable, le permis est délivré par l'administrateur de l'inscription maritime. Si le navire ne semble pas répondre aux dispositions de la loi, il en est fait mention au procès-verbal et la commission devra se réunir une seconde fois, faire une seconde visite, un second procès-verbal, à la suite duquel, s'il est favorable, le permis est délivré. Mais pour cette seconde visite, la commission pourra déléguer un ou plusieurs de ses membres. Le permis une fois délivré sera valable jusqu'à la visite suivante. S'il s'agit d'une visite périodique ou éventuelle, l'administrateur pourra suspendre le permis, si les conditions de navigabilité ou de salubrité ne semblent pas suffisamment bonnes. En cas de retrait définitif l'administrateur en réfère au ministre. La loi ne parle pas ici de procès-verbal, mais dans son paragraphe 1^{er}, l'article 11 dispose que toute visite « devra être l'objet d'un procès-verbal ». Il est donc évident qu'ici encore cette formalité sera indispensable. En cas de partance, l'inspecteur de la navigation délivrera un certificat de visite, qu'il peut refuser ou accorder suivant les cas.

Enfin l'article 17 crée un permis provisoire dans le cas où le navire nouvellement construit doit se rendre de son port de construction à son port d'attache.

TITRE II

La réglementation du travail.

Nous divisons l'étude de ce titre en cinq chapitres.

Chapitre I. — Loi allemande des gens de mer de 1902.

Les chapitres suivants sont consacrés à la loi française.

Chapitre II. — Les officiers.

Chapitre III. — L'équipage.

Chapitre IV. — Les mousses et novices.

Chapitre V. — La nourriture du personnel embarqué.

CHAPITRE PREMIER

Loi allemande des gens de mer de 1902.

Nous avons voulu étudier spécialement cette loi, car ainsi que nous le disions dans notre introduction la loi française y a beaucoup puisé et peut-être trouvé sa cause. Cependant la loi allemande est moins dure

pour l'armement que la loi française ; notamment, les dispositions sur le repos hebdomadaire sont moins rigoureuses. La loi allemande a pour titre : « Loi sur les gens de mer (Seemannsordnung) ». Elle date du 7 juin 1902. Elle est divisée en 6 sections portant comme rubriques : Section I, Dispositions préliminaires ; — Section II, Du livret de navigation maritime et de la revue ; — Section III, Des rapports contractuels ; — Section IV, Dispositions disciplinaires ; — Section V, Dispositions pénales ; — Section VI, Dispositions générales.

SECTION I. — Elle prescrivait l'application de la loi à tous les navires allemands et consacrait le principe d'obéissance au capitaine ; elle ajoutait en outre que le conseil fédéral déterminerait « le nombre et le genre des officiers dont le navire doit être pourvu. »

SECTION II. — Elle créait un livret de navigation maritime (seefahrtsbuch) obligatoire pour tout matelot allemand. Le mousse devait avoir quatorze ans pour pouvoir « entrer au service des navires ». Le livret établi par le bureau des gens de mer devait être remis à chaque marin avec un exemplaire de la loi. La même section obligeait le capitaine à une revue d'embarquement qui consistait « à donner connaissance devant le bureau des gens de mer, du contrat d'engagement passé avec l'homme d'équipage. Elle doit avoir lieu avant le commencement ou la conti-

uation du voyage et, lorsqu'il est impossible d'y procéder sans retarder le voyage, dès qu'on peut s'adresser à un bureau des gens de mer. »

SECTION III. — L'article 27 de cette section, prescrit que la validité du contrat d'engagement n'est pas « subordonnée à la confection d'un écrit », mais cependant il devra être délivré au marin un titre nommé acte d'engagement (Heuerschein). Cette même section réglemente le travail à bord ; l'article 35 pose le principe de la journée de 10 heures dans le port et sur rade, avec rétribution spéciale au cas de travail supplémentaire, et réduction du service à 8 heures sous les tropiques, mais toujours dans le cas où le navire est dans un port ou sur rade. En mer, l'article 36 divise le personnel en deux quarts. « Le quart qui a été relevé ne peut être employé au service du navire qu'en cas d'urgence » ; dans les machines, le quart relevé devra assurer l'enlèvement des cendres. Dans les voyages transatlantiques, le personnel de la machine marche par trois quarts. Le conseil fédéral déterminera les autres cas où cela aura encore lieu. Dans le port ou sur rade, l'officier aura droit à un repos de 8 heures sur vingt-quatre. L'article 37 consacre le principe du repos hebdomadaire où plus exactement du repos des dimanches et jours de fête, lorsque le navire est sur rade ou dans un port. Le déchargement même ne saurait avoir

lieu, lorsque le navire se trouve dans les limites de l'empire allemand, exception faite pour les courriers postaux, pour le déchargement des bagages des voyageurs et des marchandises périssables. Le travail exécuté les dimanches et jours fériés « doit être compté comme heures de travail supplémentaires ». Il est évident qu'il faut encore excepter les travaux nécessités par la nourriture et le service des personnes à bord ou « pour la sécurité du navire dans les dangers pressants ». Mais toutes ces dispositions de l'article 35, alinéa 3 (rétribution supplémentaire) et 37, alinéa 3 (id.), ne sont pas applicables aux officiers. Les articles 44 à 53 s'occupent des salaires des matelots et de leurs règlements. Les articles 56 et 57 prescrivent certaines dispositions relatives au bien-être, à l'hygiène et à la nourriture des marins. Le minimum d'aliments et de boissons est déterminé d'après les lois locales du port d'attache à moins de convention particulière à ce sujet. Un arrêté du conseil fédéral déterminera « les dimensions et l'aménagement du logement, des lavabos, salles de bains et lieux d'aisance à bord des navires et le minimum des médicaments à emporter ». Dans l'article 58, il se trouve une disposition qui touche plutôt à la sécurité de la navigation qu'à la réglementation du travail. En effet, si un officier ou trois hommes (ce sont à peu près les termes de l'article 7 de la loi française) por-

tent une plainte devant un bureau des gens de mer à raison de ce que le navire « n'est pas navigable » ou de ce que les approvisionnements sont incomplets et mauvais, le bureau où la plainte aura été portée devra « prendre les mesures nécessaires ». Les articles 59 à 65 s'occupent des matelots malades et 66 à 83 de la rupture du contrat d'engagement et du rapatriement.

SECTION IV. — Elle consacre le pouvoir disciplinaire du capitaine.

SECTION V. — Ce titre porte la rubrique, « dispositions pénales ». Il édicte des peines contre les capitaines et armateurs qui n'ont pas observé la loi. En outre, il est une sorte de code disciplinaire de la marine marchande. Citons l'article 108 qui punit « celui qui sciemment forme devant un bureau des gens de mer, une plainte fondée sur une allégation fausse relativement à l'innavigabilité du navire ou à l'insuffisance des approvisionnements et provoque sur ce point une enquête ». La peine sera de 3 mois d'emprisonnement ou de 300 marks d'amende, elle ne sera que de 100 marks si la plainte a seulement été faite à la légère.

SECTION VI. — *Dispositions générales.* — L'article 128 prescrit de faire régler au bureau des gens de mer et dans la mesure du possible, les contestations qui s'élèvent entre le capitaine et les hommes, enfin

l'article 135 dispensait de certaines prescriptions de la loi, les remorqueurs (réglementation du travail et repos hebdomadaire), les embarcations de sauvetage (*id.*) et les bateaux de pêche de haute mer.

Telle est dans ses grandes lignes la loi allemande. L'on voit que les principales préoccupations de la loi ont été les suivantes. Empêcher le surmenage à bord des navires de commerce, assurer aux équipages le repos hebdomadaire, consacrer le principe d'autorité du capitaine, établir un code disciplinaire de la marine marchande. C'est donc une réglementation du travail en tant qu'elle délimite les droits et devoirs du capitaine, de l'armateur, des équipages.

CHAPITRE II

Des officiers.

(Art. 21, 22, 23 de la loi, 1, 3, 29 du décret du 20 septembre 1908).

L'article 21 de la loi de 1907 détermine le nombre des officiers nécessaires d'après le tonnage du navire et les voyages qu'il doit effectuer. Il distingue pour le long cours, les navires de 200 à 700 tonneaux exclusivement et de 700 tonneaux et au-dessus.

Dans le premier cas, l'état-major devra se composer du capitaine et d'au-moins un officier en second diplômé. Dans le second cas, d'un capitaine, d'un second et d'un lieutenant diplômés.

Le rapport de M. Chautemps nous dit quel est le diplôme demandé. Pour commander un navire au long cours, le capitaine doit posséder « un brevet de capitaine au long cours ; il en est de même des seconds naviguant au long cours ». Ce brevet s'obtient à la suite d'un stage de navigation au long cours de soixante-douze mois, et d'un examen passé devant les professeurs des écoles d'hydrographie.

Il était logique pour déterminer le nombre d'officiers de se baser sur le tonnage des navires, car il est de toute évidence que l'équipage d'un 200 tonneaux sera moindre que celui d'un 700 tonneaux, que la manœuvre du premier sera moins difficile que celle du second et enfin, bien qu'affectés, tous deux au même genre de navigation, c'est-à-dire au long cours, le plus petit fera généralement des voyages moins longs et moins pénibles.

Pour les caboteurs, la loi, dans son article 21, nous parle de bateaux naviguant au cabotage international ou au grand cabotage national et accomplissant des voyages les éloignant de plus de 400 milles de tout port français de la métropole. Or, l'article 15 de

la loi du 19 avril 1906 (1) nous donnait la définition du long cours, du cabotage international ou national, mais ne nous parlait pas d'une sous-distinction. La loi, avait donc en vue quelque chose de particulier. Le rapport de M. Chautemps nous en donne l'explication. La loi fait une distinction « entre le grand et le petit cabotage national qui est chose courante en matière de douanes, mais que la législation maritime n'avait pas consacrée jusqu'ici. Le grand cabotage national est celui qui s'exerce entre des ports français situés sur des mers différentes ; la navigation entre la France et l'Algérie lui est assimilée ; le petit cabotage national est celui qui s'exerce entre des ports français situés sur la même mer ». Le cabotage international et le grand cabotage national, dans le cas où ces navigations donnent lieu à des voyages de plus de 400 milles, seront classés dans la même catégorie et voici pourquoi : « Certaines navigations, nous dit le rapport Chautemps, classées en France sous cette rubrique (cabotage international), sont, en effet, extrêmement courtes, celles de Douvres à Calais, de Dieppe à Newhaven, de Marseille à Gênes, etc. Il n'est pas possible d'imposer à ces navigations les règles reconnues nécessaires pour les navigations de Dunkerque au fond

(1) Voir le chapitre sur la visite.

de la mer Noire, ou de Marseille au fond de la Baltique, qui rentrent cependant elles aussi dans la catégorie du cabotage international ». Il fallait donc distinguer entre ces différents cas et choisir une limite au delà de laquelle s'appliquaient les prescriptions de la loi. On a choisi 400 milles. Il n'est cependant pas tout à fait exact de se baser sur la longueur d'un voyage pour en connaître les difficultés. Certaines navigations très courtes sont cependant rendues très dangereuses, par les écueils, les courants, les coups de vent fréquents. Nous en donnerons comme exemple, un voyage de Saint-Brieuc à Saint-Nazaire. Les récifs dont est bordée la côte bretonne, les courants du chenal des Sept Iles, du chenal du Four, de la pointe du Raz, rendent par tous les temps la navigation très pénible. Le capitaine devra surveiller continuellement la marche de son navire, ce qui ne manquera pas de le surmener. Or, si le navire qui doit accomplir ce voyage est un caboteur de moins de 200 tonneaux, il ne sera soumis à aucune réglementation de son état-major et pourra naviguer avec seulement un capitaine. Il est évident que cet exemple est très particulier, mais enfin il n'est cependant pas le seul. Pour en revenir au cabotage international et au grand cabotage national, la loi établit encore une distinction. Dans cette catégorie, les navires de plus 1.000 tonneaux de jauge

brute doivent avoir avec le capitaine, un officier en second et un lieutenant, de 200 à 1.000 tonneaux, un capitaine et un second. Remarquons qu'on ne parle pas ici de diplôme. C'est qu'il n'en existe pas. « Les maîtres au cabotage doivent avoir un brevet pour commander au cabotage. Les marins faisant fonction de lieutenant sur les navires naviguant au cabotage doivent simplement répondre à certaines conditions d'âge et de navigation, déterminées par le règlement que le texte ne pouvait viser sans leur donner force de loi. » « L'administrateur de l'inscription maritime, étant tenu d'observer les règlements spéciaux dans la matière, ne peut pas laisser porter sur le rôle d'équipage, à titre de second ou de lieutenant, un marin ne remplissant pas les conditions exigées par la navigation que le navire doit entreprendre » (Rapport Chautemps). Les règlements en question sont les décrets du 29 décembre 1901 (art. 12 à 17) et l'arrêté ministériel du 1^{er} mars 1902.

Le décret du 20 septembre 1908 réglemente l'effectif des états-majors des navires armés aux grandes pêches. A bord de ces bateaux (art. 3 du présent décret), outre le capitaine, il doit y avoir « un second possédant soit le brevet de capitaine au long cours, de lieutenant au long cours ou de maître au cabotage, soit le diplôme d'élève ou d'officier de la marine marchande et au moins un autre officier. » Ces

dispositions sont assez rigoureuses. Nous en réservons l'étude pour la reporter au chapitre spécial consacré aux pêches d'Islande.

Si l'article 21 réglementait l'effectif des états-majors, l'article 22, établissait un roulement entre les officiers afin d'assurer le service. « Il y a deux quarts au moins pour le personnel officier du port », à la mer et dans les rades foraines. Qu'entend la loi par rade foraine ? C'est celle qui n'offre pas aux navires l'abri nécessaire en cas de mauvais temps ; elle est ouverte aux vents du large et à la mer qui accompagne ces vents. D'un moment à l'autre on doit appareiller pour s'éloigner de la côte lorsque le temps n'est pas sûr.

Différente est la rade abritée, où l'on a généralement accès par une passe étroite. Une telle rade constitue un réel abri en cas de mauvais temps. Il était donc naturel d'établir une distinction.

Si le navire se trouve en mer ou dans une rade foraine, l'état-major doit 12 heures de travail par jour. Dans celui où il est au port ou dans une rade abritée, 10 heures seulement.

Il y aura exception cependant pour le jour du départ et celui de l'arrivée où les périodes de service cumulées pourront atteindre 12 heures. Cela se conçoit aisément. Un navire vient du large, séjourne sur rade abritée, arrive au port ; les manœuvres

d'entrée, d'accostage sont assez délicates et il importe qu'à ce moment l'état-major ne puisse pas refuser ses services.

La loi (paragraphe 4, art. 22) prévoit du reste une allocation supplémentaire lorsque la durée de travail fixée par la loi a été dépassée, hormis cependant les cas de force majeure et ceux où le salut du navire, des personnes embarquées, de la cargaison est en jeu.

La marche du service des officiers en deux quarts n'est pas une innovation. Les matelots se divisent en deux groupes : les « babordais et les tribordais » ; le capitaine commande la bordée de babord, le second celle de tribord. On entend par bordée de quart, le groupe de matelots qui assure le service et la manœuvre du bateau pendant que les autres se reposent. La loi, avons-nous dit, divise le service des officiers en deux quarts. Cette expression désignait autrefois le quart de vingt-quatre heures, soit six heures. La bordée de quart faisait donc six heures de travail, puis était remplacée par l'autre bordée. Le mot quart a pris maintenant de l'extension et désigne la bordée qui est de service, ou est encore synonyme de l'expression, assurer la garde du bateau, y veiller.

Les dispositions de la loi s'appliquent à l'officier de pont et à celui des machines.

Quelques exceptions sont faites cependant en faveur de ce dernier. Son service peut être divisé en trois quarts, si le personnel qu'il commande comprend lui-même trois quarts. En tant que chef de quart il doit être breveté (L'arrêté du 2 février 1893 fixe le programme de l'examen nécessaire à l'obtention de ce brevet).

Il existe encore des cas où le service des officiers est organisé en plus de deux quarts :

Pour les navires à voiles, lorsqu'ils doivent doubler le cap Horn ou le cap de Bonne Espérance.

Pour les navires à vapeur : 1° Lorsqu'ils ont au moins 3.000 tonneaux ; 2° lorsqu'ils effectuent une traversée normale de plus de 10 jours ; 3° lorsque le travail supplémentaire, dont nous avons parlé plus haut, est de plus de 12 heures par période de sept jours consécutifs. (art. 1 du décret du 20 septembre 1908).

On a voulu éviter le surmenage des officiers ; c'est encore un des éléments de la sécurité d'un bateau, d'avoir pour chef de quart un homme bien reposé et maître de toutes ses facultés. Les navigations du cap Horn et du cap de Bonne-Espérance sont universellement réputées comme dangereuses, il est donc nécessaire de ne pas fatiguer outre mesure l'état-major. Dans le même but, la loi étend les mêmes dispositions aux vapeurs de tonnage important.

Cet état d'esprit du législateur, d'éviter tout surcroît de fatigue aux officiers, avait pour cause un sinistre qui s'était produit le 7 juin 1903. Le *Liban*, vapeur de la compagnie Fraissinet, se trouvant en vue de Marseille, fut abordé par le vapeur *Insulaire*. Malgré toutes les embarcations, et les moyens de sauvetage qui se trouvaient à proximité des lieux du sinistre, la plupart des passagers furent engloutis; et cet abordage était dû à l'inexpérience de l'homme de barre, que les officiers fatigués avaient laissé seul sur le tillac du bateau.

C'était là évidemment un accident terrible, mais devait-on en conclure que tous les officiers de la marine marchande étaient surmenés.

CHAPITRE III

De l'équipage.

Nous diviserons l'étude de ce chapitre en trois parties :

1° Organisation actuelle en France et en Angleterre ;

2° Textes communs au personnel du pont et de la machine et spéciaux à celui du pont ;

3° Textes réglementant uniquement le personnel des machines ;

4° Du repos hebdomadaire.

1° *Organisation actuelle en France et en Angleterre.* — Dans le chapitre I du titre II nous avons exposé la loi allemande des gens de mer, nous dirons ici quelques mots de l'organisation actuelle du travail à bord des navires de la marine marchande anglaise. L'équipage d'un bateau anglais est comme en France divisé en deux bordées de quart, commandées l'une par le capitaine, l'autre par le second (1). A cet effet, le capitaine désigne un des marins qui fera partie de sa bordée ; par le même motif le second en désigne un autre, et ces officiers continuent ainsi jusqu'à épuisement de l'effectif. Le service dû est donc de 12 heures sur vingt-quatre. Mais comme les quarts de nuit sont plus pénibles que les quarts de jour, il est juste qu'un nouveau roulement soit établi et que les deux bordées se partagent tour à tour ce service. Aussi a-t-on divisé le quart de 4 à 8 heures du soir en deux parties. Chacun de ces quarts s'appelle « quart de chien » (*dog watches*) et le service s'établit de la façon suivante :

(1) Sayous, *Le marin anglais*.

	<i>1^{re} bordée</i>	<i>2^e bordée</i>
De minuit à 4 heures. . . .	quart	repos
De 4 heures à 8 heures . .	repos	quart
De 8 heures à midi.	quart	repos
De midi à 4 heures.	repos	quart
De 4 heures à 6 heures . .	quart	repos
De 6 heures à 8 heures . .	repos	quart
De 8 heures à minuit. . . .	quart	repos
De minuit à 4 heures. . . .	repos	quart

Tel est le roulement établi pour l'équipage du pont. Dans les machines, le quart est de 4 heures suivi de 8 heures de repos. Nous avons donc 4 heures de travail, 8 heures de repos, soit douze heures.

Mais pendant les heures de repos, divers travaux sont exigés des hommes de la machine, ce qui, en réalité, augmente leurs heures de services. Cet usage n'est du reste pas général ; sur certains bateaux, les deux bordées se succèdent toutes les 6 heures.

En France, la base de la réglementation du travail, antérieurement à la loi de 1907, était le contrat du 21 août 1900. Ce contrat avait été signé entre les armateurs et les inscrits à la suite des grèves qui eurent lieu au Havre en août 1900.

Voici du reste le texte de ce contrat (1) :

Article premier. — A la mer et pendant les mouvements des navires dans les ports, les inscrits maritimes doivent en tout temps les services de leur spécialité, notamment pour les appareillages, mouillages, manœuvres du bâtiment, la propreté du matin, lorsque la sécurité du bâtiment ou de sa cargaison est en jeu et enfin dans tous les cas de force majeure.

(1) Voir journal le *Yacht*, 1903.

Art. 2. — Hors de ces circonstances, ils ne sont astreints en dehors de leur quart à aucun travail gratuit, mais ils ne peuvent se refuser à exécuter les ordres qui leur seront donnés.

Art. 3. — Tout travail accompli en dehors des circonstances spécifiées au paragraphe 1 à bord ou hors du bord, pendant le service, toute manipulation de charbon ou de marchandise donnant lieu à l'application du tarif des heures supplémentaires (0 fr. 50 pour les chauffeurs, 0 fr. 40 pour les matelots par heure supplémentaire).

Art. 4. — Les heures de service sont réglées ainsi qu'il suit : A la mer, quarts de quatre heures alternant avec les périodes de repos de quatre heures pour les marins et de huit heures pour les chauffeurs et soutiers.

Art. 5. — En rade et dans le port, les premiers chauffeurs, chauffeurs et soutiers prennent leur service à 7 heures du matin et le quittent à 5 heures du soir. Ils ont droit, pendant ce temps, à un repos de deux heures pour prendre leur repas du milieu de la journée.

Art. 6. — Les capitaines d'armes, timoniers, pointeurs, matelots, prennent le service à 6 heures du matin et le quittent à 6 heures du soir. Ils ont droit à trois repos d'une heure chacun pour prendre leur repas.

Art. 7. — La bordée de quart assure la garde du bâtiment pendant la nuit.

Seuls quelques armateurs des ports de l'Océan et de la Manche (principalement du Havre) avaient signé ce contrat comme solution du conflit qui divisait l'armement et les équipages. A peu près tous acceptaient l'augmentation de salaire qui accompagnait la convention, mais refusaient les rétributions supplémentaires. Les capitaines déclaraient que ce système était incompatible avec la discipline de bord et qu'il était absolument impossible d'y souscrire sans nuire au maintien de l'ordre. A Marseille, les arma-

teurs, à la suite des grèves, se virent contraints d'accepter cette nouvelle convention. C'était le premier résultat qu'obtenaient les équipages, et leurs revendications dataient cependant de loin. Bien avant le mouvement syndical qui s'était produit dans l'industrie, les inscrits s'étaient groupés. En 1891, ils tinrent leur premier congrès et demandaient déjà le service de 8 heures dans la machine, de 12 heures sur le pont avec la rétribution supplémentaire lorsqu'un travail a été demandé pendant les heures de repos, hormis cependant les cas de force majeure, où la sécurité du navire et de la cargaison est en jeu ; il fut même question d'une réglementation des effectifs (1). Mais comme nous le disions plus haut, ce congrès ne donna de résultats qu'après la grève de 1900.

La nouvelle convention, si elle pouvait être facilement appliquée à l'Océan et à la Manche, où les navigations sont le plus souvent de longue durée, ne suscita que réclamations et reproches de la part des inscrits des ports du Sud de la France. C'est qu'en Méditerranée, les voyages sont plus courts et les heures de repos de l'équipage étaient coupées par les manœuvres. Les réclamations devinrent telles

(1) En Italie, les inscrits se réunirent également et discutèrent les mêmes sujets.

que bientôt la grève éclata. A ce moment les armateurs déclarèrent reprendre leur liberté, et ne réarmer leurs navires qu'à la condition de faire préciser les dispositions de la convention de 1900 et à fixer d'une manière bien nette et bien déterminée les heures de repos et celles de service. Une nouvelle rédaction du contrat fut faite par les armateurs, naturellement refusée par les grévistes qui en proposèrent une autre, également refusée par les armateurs qui, finalement, posèrent comme ultimatum l'option entre le contrat de 1900 ou celui rédigé par eux.

2° Textes communs au personnel du pont et de la machine et spéciaux à celui du pont. — Voici donc quel était l'état de la réglementation du travail avant la loi de 1907. Celle-ci devait s'inspirer du contrat de 1900 et décidait, dans son article 24, que l'équipage du pont et celui des machines marcheraient par quarts, et au moins deux quarts sauf exceptions prévues par la loi. Le travail exigé est fixé par le paragraphe 3 de l'article 24, à 12 heures pour le personnel du pont. Quant à celui des machines, l'article 24 n'en parle pas, il n'en est pas moins vrai que la délimitation du travail à 12 heures est implicitement contenue dans ce fait de diviser l'équipage du navire (machine et pont) en au moins deux quarts.

Si le navire est dans le port ou dans une rade abritée, l'homme d'équipage ne doit que 10 heures de travail sur le pont et 8 dans les machines, service de veille compris. Ce service comprend deux hommes. L'un assure d'une façon générale la garde du navire, l'autre se trouve aux machines. A la discussion au Sénat, M. Le Cour Grandmaison avait voulu faire supprimer ces termes « service de veille compris », prétendant et peut-être à juste titre que les deux hommes dont nous venons de parler ne se fatiguent pas ; l'un dort sur le pont, l'autre dans la machine.

Mais le président de la commission répondit qu'il n'en était pas ainsi, qu'en fait le service de veille était très dur surtout en hiver, qu'il demandait aux hommes une attention soutenue et particulièrement pénible après les fatigues de la journée.

M. Le Cour Grandmaison n'insista pas et retira son amendement.

Une autre question n'était pas résolue par la loi.

A quel moment les marins devaient-ils prendre leurs repas ?

Etait-ce pendant leurs heures de travail ou pendant celles de repos.

Un tableau donné par M. Chautemps nous donne la solution.

Répartition du travail sur 48 heures.

<i>Heures</i>	<i>de babord</i>	<i>de tribord</i>
8 à minuit. .	quart	repos
minuit à 4. .	repos	quart
4 à 8	quart	repos
8 à midi . . .	repos	quart
midi à 4. . .	quart	repos
4 à 6	repos (repas)	quart de 2 h.
6 à 8.	quart de 2 h.	repos (repas)
8 à minuit. .	repos	quart
minuit à 4. .	quart	repos
4 à 8	repos	quart
8 à midi . . .	quart	repos
midi à 4 . . .	repos	quart
4 à 6	quart de 2 h.	repos (repas)
6 à 8	repos (repas)	quart de 2 h.

Le déjeuner du matin est d'abord pris par les babordais dans le quart de huit à midi, par les tribordais dans celui de midi à quatre et le lendemain l'ordre est interverti.

L'article 26 pose en principe que l'équipage ne peut refuser ses services quel que soit le travail commandé. Il a cependant droit, lorsque la durée de son labeur dépasse celle fixée par la loi, à une allocation supplémentaire hormis « les cas de force majeure et ceux où le salut du navire, des personnes embarquées ou de la cargaison est en jeu, cas dont le capitaine est seul juge ». Cette idée d'une rétribution supplémentaire avait été fort attaquée par les armateurs. C'était, disaient-ils, une grave atteinte portée à l'autorité du capitaine. Ce dernier est

obligé (art. 26, § 3) dans son rapport de mer de faire mention de ces circonstances exceptionnelles où la rétribution n'est pas accordée, et cette mention est visée par un représentant de l'équipage. Ce sera donc l'équipage qui contrôlera la sincérité des allégations du capitaine. Il est évident qu'il y a là une grave atteinte à son autorité. Qu'arrivera-t-il en effet si le représentant de l'équipage refuse son visa ? Il y aura discussion. Or, la discipline ne peut admettre la discussion. Remarquons du reste que dans les cas de force majeure l'équipage travaillera également pour lui, il luttera pour sauver son existence. De plus, est-il bien juste de faire rétribuer un travail supplémentaire. Il y a des moments où l'équipage, même de service (surtout pour le personnel du pont) ne fournit qu'un travail presque insignifiant. En effet, prenons le cas d'un voilier long-courrier qui doit doubler le cap de Bonne Espérance. On sait que le navire en modifiant sa direction peut recevoir à tour de rôle le vent de chaque côté de ses voiles à condition toutefois d'en changer l'orientation. Exécuter ce changement de route s'appelle virer de bord. D'autre part, une autre manœuvre importante est celle qui consiste soit à établir de nouvelles voiles, soit à les carguer, suivant que le vent est plus ou moins violent. Mais un navire comme celui dont nous nous occupons est généralement très puissant

et relativement peu voilé. Dans ces conditions, il ne réduira que rarement sa voilure, surtout l'été. D'autre part, s'il doit se rendre au cap de Bonne Espérance et si le vent est contraire, au lieu de faire cap vers l'endroit en question, sans changer l'orientation de ses voiles, il fera route sur l'Amérique et rencontrant les vents alizés (1), reviendra dans la direction voulue, sans virer de bord. Or, cette manœuvre et celle qui consiste à établir ou à carguer les voiles, sont les seules importantes à bord d'un voilier en cours de route. Sur notre navire, comme nous venons de le démontrer, l'équipage n'aura que rarement à les exécuter. Il n'aura donc qu'à nettoyer le pont, la coque, etc., et comme ces travaux ne dureront pas toute la journée, les instants de repos seront nombreux, même pour la bordée de quart. Or, les marins n'en touchent pas moins leur solde, pourquoi donc leur donner une allocation supplémentaire dans les rares cas où ils feront plus de 12 heures de travail. Et ces cas de force majeure comment seront-ils délimités ? Un navire échoue sur un banc de sable, la mer descend, il restera là jusqu'à la marée suivante, la mer est belle, il n'y a à craindre aucun accident. Sera-ce un cas de force majeure ? L'équipage est-il obligé de prêter gratuite-

(1) Vent de l'Atlantique qui suit une direction constante.

ment son concours afin de permettre au navire de reprendre immédiatement sa route. Evidemment non. Et cependant, nous avons admis que momentanément la situation n'est pas dangereuse, mais si le vent vient à changer, si le temps s'assombrit, si une tempête éclate, la position du navire échoué peut devenir périlleuse. Voilà donc un bateau qui par suite d'un accident sans gravité peut être en danger de sombrer, et cependant la situation dans laquelle il se trouvait en premier lieu ne pouvait être qualifiée de telle façon qu'elle rentre dans les cas prévus au paragraphe 2 de l'article 26. Lors de l'élaboration de la loi, les inscrits avaient fortement demandé à ce que les cas de force majeure soient bien spécifiés, le législateur en a disposé autrement.

L'article 6 fixait à 10 heures par jour pour le personnel du pont, 8 pour celui des machines, la durée du travail lorsque le navire est dans un port ou dans une rade abritée. Ce même article tempérait, dans son paragraphe 2, la rigueur du premier. Le jour de l'arrivée et du départ, les périodes cumulées de service dans le port ou en mer peuvent atteindre 12 heures pour le personnel du pont sans donner lieu à une rémunération supplémentaire, à condition toutefois que ce fait ne se produise pas plus de deux fois par semaine.

Le règlement d'administration du 20 septembre 1908. fait exception à la loi pour les bateaux de pêche de plus de 25 tonneaux et pour les navires de commerce de plus de 25 tonneaux et de moins de 200 tonneaux pratiquant les navigations autres que le long cours et le cabotage international.

Pour les premiers (art. 5), le service du pont reste organisé à deux quarts en cours de route ; sur les lieux de pêche, la période de repos doit être de huit heures, mais peut être réduite à 6 heures pendant 5 jours au plus. Enfin dans le port, le travail du personnel du pont ne peut être prolongé pendant plus de 10 heures, sauf pour le déchargement du poisson.

Pour les machines, le service est à 2 ou 3 quarts, suivant que la durée normale du voyage pour se rendre sur les lieux de pêche est inférieure ou non à 48 heures ; dans le port, le travail est fixé à neuf heures.

Le capitaine organise le service et doit afficher dans le navire, le tableau qui établit cette organisation après visa de l'inspecteur de la navigation. Les allocations supplémentaires sont dues lorsqu'on dépasse le nombre d'heures de travail fixé par l'article 5 du présent règlement.

Ces dispositions exceptionnelles sont nécessitées par ce fait que ces bateaux se livrent à la pêche. Quelquefois le poisson ne donnera pas, il faudra

chercher longtemps avant d'arriver sur les bancs où il se tient ; souvent il ne mordra pas, puis tout-à-coup, sous l'effet d'un hasard heureux, d'un changement atmosphérique, en un mot de circonstances mal définies la pêche deviendra fructueuse. Il importe donc qu'à ces moments tout l'équipage travaille sans cependant pouvoir réclamer une allocation supplémentaire. De même au retour au port, on devra hâter le débarquement de la pêche pour permettre l'envoi immédiat sur les centres d'achat. Mais l'article 5, paragraphe 1^{er}, spécifie que ces dispositions ne s'appliquent qu'aux bâtiments de plus de 25 tonneaux s'éloignant habituellement du port pendant une durée de plus de 72 heures.

Pour les navires de commerce de 25 à 200 tonneaux de jauge brute, le personnel du pont sur 144 heures était 72 heures de travail, celui de la machine 54, ce qui donne 72 heures de repos dans le premier cas et 80 dans le second.

Enfin l'article 16 du règlement d'administration publique du 20 septembre 1908 dispose que, sur les navires de 200 tonneaux et au-dessus de jauge brute, le service peut être organisé en une seule bordée lorsque sur 24 heures, la durée totale du travail n'est que de 12 heures pour le personnel du pont et 9 heures pour celui de la machine, à condition que ces périodes ne comportent pas plus de 7 heures de travail

consécutif pour le personnel du pont et plus de cinq heures pour celui de la machine et qu'il soit donné un repos ininterrompu de 6 heures au moins. Cet article visait les courtes traversées comme celles de Boulogne à Folkestone, de Calais à Douvres, etc. Il n'était évidemment pas utile pour de si courts trajets d'imposer la division du personnel en deux quarts.

3° *Texte réglementant uniquement le personnel de la machine.* — L'article 25 de la loi de 1907 dispose que le personnel des machines comprendra 3 quarts dans certaines navigations, à savoir la navigation au long cours, celle au cabotage international ou au grand cabotage national, lorsque le navire accomplit des voyages l'éloignant de 400 milles de tout port français de la métropole et si sa jauge brute est supérieure à 1000 tonneaux et, en outre, dans certains cas prévus par un règlement d'administration publique. Ces cas sont mentionnés à l'article 2 du décret du 20 septembre 1908, qui établit le service en 3 quarts: lorsque sur des bâtiments de 200 tonneaux de jauge brute et au-dessus, l'organisation en deux quarts imposerait au personnel de la machine plus de 10 heures de travail par jour pendant plus de deux jours consécutifs. Le paragraphe 2 de l'article 25 de la loi imposait un minimum d'un homme pour trois fourneaux. Lors de l'élaboration de la loi, à la commis-

sion parlementaire de la marine, M. Aimedieu, président du syndicat des officiers mécaniciens, offrait une autre méthode de calculer le nombre de chauffeurs nécessaires, et cette méthode nous semble assez logique : « On a souvent parlé, dit-il, de la force des machines, du diamètre des fourneaux, de la surface des grilles, ce ne sont pas des mesures, la vraie mesure est celle du travail que fait le chauffeur, il prend du charbon, le jette dans le fourneau et le fait brûler, voilà son travail. En calculant la quantité qu'un chauffeur peut brûler, on a la meilleure base pour lui appliquer le travail qu'il peut faire. En considérant les chevaux, les fourneaux, etc., on entre dans des considérations dont on ne sortirait assurément pas et on risquerait de faire beaucoup de fausses appréciations. La quantité de charbon consommé est la base pour déterminer le nombre des chauffeurs nécessaires. La dimension des fourneaux ne signifie rien, car il n'y a pas de règles à ce sujet ou du moins on ne les suit pas toujours. Cela dépend de l'aménagement du navire, de l'aération, de la surface de la chambre de chauffe ». Puis il expose les conditions dans lesquelles ont lieu les essais avec des soins tout particuliers (graissage, charbon de première qualité, etc.). « Vous n'atteindrez donc jamais une plus grande vitesse qu'aux essais et je ne pense pas qu'on puisse prendre la vitesse pour base, mais la quantité con-

sommée et je crois qu'en général il serait suffisant et normal de donner 4 tonnes à un chauffeur » (1). M. Rivelli trouvait du reste ce chiffre excessif.

Ces dispositions, on le voit, n'ont pas passé dans la loi. L'article 18 du décret du 20 septembre 1908 permet un minimum d'un homme par 4 fourneaux dans le cas où la surface totale de grille n'excède pas certaines dimensions, et le paragraphe 3 du même article soustrait aux dispositions de la loi, les navires pourvus d'installations automatiques ou possédant des moyens de chauffage réduisant le personnel.

Le chauffeur ne peut être distrait de son service que pour les besoins urgents de la machine. Cette mesure est prise à la fois pour éviter le surmenage et pour empêcher les accidents qui pouvaient venir d'un manque de surveillance des fourneaux.

Du reste, le chauffeur s'engage en connaissance de cause, l'armateur et le capitaine doivent lui faire connaître la composition du personnel des machines et le nombre des fourneaux. L'entretien des appareils moteurs est assuré pendant les heures de repos et sans allocation supplémentaire lorsque le service est divisé en trois quarts, à condition toutefois qu'un homme n'y soit employé plus d'une heure sur 24. Dans le cas où le service est divisé en deux quarts

(1) *Chambre, annexes*, t. I, p. 411, année 1904.

cet entretien donne lieu à l'allocation supplémentaire. Enfin l'enlèvement des escarbilles est fait par le personnel du pont et celui des machines. Le décret du 20 septembre 1908 dispose en outre qu'un mécanicien chargé de la conduite de la machine sur un bâtiment de pêche doit être breveté, ainsi que le mécanicien chef de quart lorsque le bateau a au moins 500 chevaux (art. 4). Les mêmes conditions d'aptitude sont demandées au mécanicien qui dirige une machine sur un bâtiment de 25 à 200 tonneaux de jauge brute pratiquant une navigation autre que le long cours et le cabotage international.

4° *Du repos hebdomadaire.* — Nous étudierons d'abord les législations étrangères qui s'occupent de ce sujet, puis nous retracerons rapidement l'histoire de cette question dans notre marine marchande.

ALLEMAGNE. — Se reporter au chapitre 1^{er} de ce titre, *Loi des gens de mer de 1902, art. 37.*

ANGLETERRE. — Le principe du repos hebdomadaire est entré dans les mœurs anglaises. Le dimanche personne ne travaille, et très stricte est l'observation de cette règle. Cependant la marine marchande est restée complètement à part. En vain le 30 novembre 1908, Lord Muskerry avait déposé une motion dans les termes suivants : « La chambre des Lords estime que l'élaboration de règles destinées à as-

surer dans la mesure du possible à ceux qui servent sur les navires britanniques, la cessation du travail le dimanche est un sujet qui mérite l'attention des membres du gouvernement de sa Majesté ». Il prouvait que le marin anglais même en pays étranger est astreint à un très dur labeur, il ajoutait qu'il comprenait le travail du dimanche, dans les cas d'absolue nécessité, mais en fait il était naturel que dans les ports tout travail puisse cesser ce seul jour. Lord Hamilton de Dalzell prit la parole au nom du Board of Trade. « Cette mesure, disait-il, était évidemment excellente, mais que de difficultés dans l'application. Peut-on même arriver à la solution d'un problème aussi compliqué ? De plus, ce travail du dimanche est généralement rémunéré, les armateurs réglant la question d'un commun accord avec les gens de mer. » Lord Aldwyn insista sur ce fait qu'il était impossible d'établir législativement le repos hebdomadaire dans la marine marchande. Par 47 voix contre 22, la motion de Lord Muskerry fut repoussée et depuis aucun effort n'a été tenté dans ce sens.

NORVÈGE. — Le législateur norvégien crut par contre à la possibilité d'accorder au marin un jour de repos hebdomadaire et une loi du 2 juillet 1893 dans son article 44 règle la question : « Le dimanche et les autres jours fériés observés en Norvège, on ne peut imposer à l'équipage aucun travail autre que

celui qui est exigé pour la sûreté de la manœuvre du navire, le service de la machine, le séchage obligatoire des voiles, le service requis des embarcations ainsi que la préparation des aliments à moins que le travail ne soit absolument nécessaire, ce qui ne comprend pas le cas où le navire est obligé, par le contrat d'affrètement, à charger ou à décharger les dimanches et jours fériés ». C'est là un repos tout à fait relatif et les dispositions de la loi sont suffisamment souples, pour ne pas être une charge à l'armement et cependant satisfaire l'inscrit.

DANEMARK. — Le Danemark adopte la même façon d'agir, l'article 44 de la loi du 1^{er} avril 1894 s'exprime dans les termes suivants : « Les dimanches et autres jours fériés observés en Danemark, le capitaine n'imposera aux équipages aucun travail de nature à pouvoir être ajourné et qui ne soit pas exigé pour la sûreté ou la manœuvre du navire, le service et la surveillance de la machine, le nettoyage ordinaire, le séchage des voiles, le service requis des embarcations ainsi que la préparation des aliments. »

SUÈDE. — En Suède, le texte de la loi s'exprime dans des termes beaucoup plus vagues encore. La loi du 12 juin 1891, dispose dans son article 44 que, « les dimanches et les autres jours fériés en Suède, le capitaine ne peut imposer à l'équipage des travaux susceptibles d'être ajournés. »

Remarquons que, dans ces trois pays, Suède, Norvège et Danemark, la législation au point de vue du repos hebdomadaire est identique ; c'est que ces trois pays comme nous le disions au chapitre de la réglementation des effectifs ont élaboré de concert des lois maritimes dites « lois Scandinaves. »

ETATS-UNIS. — La matière n'est réglée par aucune loi fédérale. Les armateurs sont donc libres de faire travailler le dimanche, et un accord est intervenu à ce sujet entre eux et la « Longshoremen's Association ». Le travail dans ce cas sera payé à raison de 60 cents l'heure. Le dollar valant environ 5 à 5 fr. 50, le cent. 0,05 à 0,055, l'heure est donc payée de 3 fr. à 3 fr. 30, ce qui fait à peu près le double du tarif ordinaire.

L'Autriche, la Belgique, l'Espagne, l'Italie, la Hollande ont à cet égard laissé liberté entière aux armateurs.

FRANCE. — Il est assez curieux de remarquer que le repos hebdomadaire était autrefois règle générale dans notre pays et qu'après avoir été supprimé, il est actuellement impossible de le mettre en vigueur. L'Eglise et les corporations avaient instauré le repos dominical.

Le père Fournier, contemporain de Richelieu et célèbre à juste titre par son « Hydrographie » et ses « Mémoires », nous dit que, même dans la marine

marchande et dans la marine de guerre, tout travail était interdit le dimanche et les jours de fête.

La Révolution proclame la liberté du travail et supprime le repos hebdomadaire ; après plus d'un siècle la question revient à l'ordre du jour, les ouvriers d'une part revendiquent ardemment ce droit au repos, tandis que d'autre part les inscrits font grèves sur grèves pour arriver au même but.

En fait, le repos hebdomadaire existe déjà depuis longtemps dans la marine de guerre et la convention en 1794 donnait l'ordre à Jean Bon Saint-André, représentant du peuple dans l'armée navale, de donner aux matelots chaque décadi « des bignoux et des tambourins pour entretenir la joie parmi eux ». Ces principes de repos furent toujours appliqués totalement ou en partie dans la flotte. Tout récemment, M. Pelletan, supprimait l'inspection du dimanche des commandants.

Mais pour la marine de commerce, le point de vue auquel il faut se placer n'est plus le même.

Distinguons d'abord le marin pêcheur pour lequel la question ne peut être résolue. Lorsque le poisson donne et que le temps est propice, il faut se hâter de prendre le large, de jeter ses filets, de tendre ses lignes, en un mot il faut profiter du moment, car en hiver surtout, des semaines et des mois se suivent où l'état de la mer et du temps ne permet pas de sor-

tir. Il faut rester à terre, c'est un repos forcé. Rien d'étonnant dans ce cas, à ce que l'on profite des jours de beau temps et que l'on essaye de gagner le plus possible, afin de n'être pas sans ressource au moment du chômage. Tout autre est la question pour les marins des navires de commerce. Autrefois lorsque la marine marchande était à voiles, les voyages étaient toujours très longs, les marchandises impatientement attendues par les négociants, l'offre du frêt n'était pas en rapport avec la demande, dans ce cas qu'importaient au capitaine quelques jours de plus. Mais depuis que la vapeur a remplacé la voile, la question a changé de face. La construction d'un navire est devenue une chose fort onéreuse, et de jour en jour, on tend à accroître la vitesse qui devient ainsi un facteur important, car le tonnage moyen d'un navire augmentant, le capital engagé est plus fort, donc nécessité d'accomplir rapidement un voyage pour aussitôt reprendre la mer, afin de faire vite et de couvrir en même temps l'intérêt et l'amortissement du capital. Tout jour de retard est donc une grosse perte. L'armement ne pouvait donc pas s'imposer de lui-même une pareille charge ; il a fallu que la loi de 1907 pose dans son article 28 le principe du repos hebdomadaire.

Le jour affecté à ce repos, sera autant que possible le dimanche, toute latitude dans cette appréciation

étant laissée au capitaine. Dans les ports et rades abritées, en France et dans les colonies, on n'exécutera que les travaux qu'il n'est pas possible de différer et, sauf les circonstances de force majeure, l'équipage ne doit que les travaux indispensables. Dans le cas contraire, une rétribution supplémentaire est allouée, mais seulement lorsque le navire est dans le port ou sur rade, jamais en mer.

L'article 12 du décret du 20 septembre 1908 accorde le repos hebdomadaire au personnel des machines dans les ports où le navire fait escale, lorsque ce personnel n'a pu en cours de route bénéficier de ce repos. Remarquons que le législateur a eu soin de mentionner que les dispositions du paragraphe 2 de l'article 28 ne s'appliquaient que dans les ports français ou coloniaux. La loi allemande des gens de mer avait également posé le même principe et le motif était compréhensible. Il ne fallait pas mettre notre marine en état d'infériorité par rapport aux marines étrangères. Nous sommes concurrencés sur la côte occidentale d'Afrique par la marine allemande, nous avons donc intérêt à faire vite, à presser les déchargements et les chargements, pour conserver nos frets. De même dans les navigations entre la France et l'Angleterre, service qui fonctionne tous les jours, il eût été désastreux pour nos bateaux de se trouver dans l'obligation de rester au port le dimanche, alors

que les steamers anglais auraient conservé toute liberté d'action. Ces arguments sont empruntés à M. Richard Waddington qui, au Sénat, attaqua vivement le principe du repos hebdomadaire. L'article 32 de la loi soustrait à l'application de l'article 28, les navires armés à la pêche, quel que soit leur tonnage, et les bâtiments de commerce de moins de 200 tonneaux de jauge brute, affectés aux navigations autres que le long cours et le cabotage international. Nous avons donné précédemment les raisons qui nécessitaient cette exception pour les bateaux de pêche, pour les bateaux de commerce de moins de 200 tonneaux, on voulait favoriser le petit cabotage qui se fait dans des conditions très modestes.

Il nous reste à traiter au sujet du repos hebdomadaire, une question très importante qui fut solutionnée par un arbitrage du président Ditte et qui est la suivante. Si les nécessités du service empêchent de donner le jour de repos hebdomadaire, doit-il être compensé par des allocations supplémentaires en vertu de l'article 28, paragraphe 4 de la loi, soit par un congé équivalent avec solde au port d'attache ou dans les escales. Nous nous occuperons spécialement de cette question, lorsque nous étudierons les grèves de Marseille.

CHAPITRE IV

Les novices et les mousses.

Le législateur français bien avant la loi de 1907 s'était fort préoccupé du sort des mousses et des novices. Un décret du 23 mars 1852 fixait l'âge nécessaire pour être mousse et, dans son article 2, leur nombre par rapport à celui de l'équipage, à savoir un de ces jeunes inscrits lorsque le bateau a plus de 2 hommes à bord, 2 pour 20 hommes non compris le premier, 3 pour 30 hommes et « ainsi de suite en continuant de dizaine en dizaine ». L'article 3 permet, pour le long cours, le grand cabotage ou les grandes pêches d'embarquer à leur place des novices « ayant acquis 18 mois de navigation avant l'âge de 16 ans ». Le décret du 15 mars 1862 abroge du reste cet article 3 et le remplace *in fine* par les mots suivants : « ...des novices âgés de moins de 18 ans qui ne seront tenus de justifier d'aucune condition de navigation ». Un décret du 2 mai 1863 permettait d'embarquer pour la petite pêche des mousses au lieu des novices. Une circulaire ministérielle du 13 mai 1878 recommande aux capitaines et aux patrons de veiller sur eux avec

sollicitude. La loi du 24 décembre 1896 sur l'inscription maritime s'occupe aussi de cette question.

La loi de 1907 dans ses articles 29, 30, le décret du 20 septembre 1908 dans son article 10, prescrivent des dispositions particulières applicables à cette catégorie d'inscrits. Le mousse ne pourra être porté sur les registres de l'inscription maritime et embarqué à titre professionnel avant 13 ans. Exceptionnellement, la limite d'âge est abaissée à 12 ans, lorsque l'intéressé est titulaire du certificat d'études primaires. L'inscription est du reste subordonnée à la présentation d'un certificat de visite. M. Chautemps fait valoir à ce sujet les dangers de la loi du 24 décembre qui permet à l'enfant de s'embarquer à 10 ans. Peut-on admettre qu'à cet âge un mousse ait acquis l'intelligence ou plutôt le raisonnement voulu pour discerner s'il doit ou non accomplir un acte aussi grave et dont les conséquences pèseront sur sa vie entière. Ceci est fort juste, mais à 12 et 13 ans aura-t-il acquis ce discernement ? Il est permis d'en douter.

M. Chautemps ajoutait qu'aucun certificat n'est exigé ; n'y a-t-il pas encore là une faute de la loi ? Cet enfant va débiter dans une carrière exceptionnellement dure, il est exposé aux intempéries du temps, mal soigné, trop souvent même rebuté et parfois le souffre-douleur de l'équipage. S'il est chétif, malin-gre, s'il a des dispositions à la tuberculose, il ne tar-

dera pas à succomber. « Frappée du danger de cette situation, la commission de la marine au Sénat a reporté à 13 ans la limite d'âge inférieure, ne faisant exception que pour les enfants âgés de 12 ans qui présentent le certificat d'études primaires. Les uns et les autres du reste devront fournir un certificat d'aptitude physique pour être acceptés comme inscrits provisoires » (Rapport Chautemps). La limite d'âge sera de 15 ans pour les grandes pêches de Terre-Neuve et d'Islande qui, particulièrement dures et rendues pénibles par suite de la température, des rigueurs du climat et des coups de temps, demandent aux équipages une plus grande endurance à la fatigue.

La loi dispose en outre qu'en plus des articles 24, 25, 26 et 27 qui règlent le travail de l'équipage, le service du mousse sera subordonné à des dispositions spéciales.

Il ne fera pas les quarts de nuit (art. 30, § 5) et ne devra être employé ni aux chaufferies, ni aux soutes. « Certaines compagnies, nous dit le rapport Chautemps, emploient dans les chaufferies des novices soutiers qui font douze heures de service devant les feux ; n'est-ce pas vouer ces jeunes gens à la tuberculose ? Le travail dans les chaufferies et les soutes en raison de la chaleur extrême qui y règne et de la dureté de ce genre de labeur a paru à la commission

ne pouvoir être imposé à des enfants et à des jeunes gens non encore parvenus à leur complet développement physique. Des dangers spéciaux naissent, d'autre part, de la nécessité où les chauffeurs et soutiers se trouvent de demeurer très peu vêtus dans le voisinage des feux et de se soumettre à des ablutions fréquentes et complètes. Aucune surveillance n'est possible dans ces lieux où l'officier ne séjourne pas ». Il était d'autre part nécessaire de réglementer l'effectif du personnel en ce qui concerne les mousses et les novices. Ne sont-ils pas en effet les domestiques de l'équipage. Ils servent à table, entretiennent le poste, le plus souvent font la cuisine, aussi le paragraphe c) de l'article 30 fixe cet effectif à un mousse ou novice par quinze hommes. L'article 11 du décret du 20 septembre 1908, fait exception au paragraphe 5 de l'article 30 de la loi en ce qui concerne les quarts de nuit et uniquement pour la pêche. Dans ce cas, le capitaine pourra faire exécuter à ses jeunes inscrits de 8 heures du soir à 4 heures du matin, des travaux intéressant uniquement la pêche. Cette exception ne pourra du reste avoir lieu que pendant 3 jours consécutifs suivis de quatre jours d'interruption avec 8 heures de repos sur 24 et d'autres repos qui complèteraient le total de 12 heures.

In fine l'article 11 du décret interdit d'embarquer

sur les doris de pêche des mousses ou novices de dix-huit ans.

Telles sont les dispositions de la loi de 1907 et du décret du 20 septembre 1908, au sujet des mousses et des novices.

CHAPITRE V

De la nourriture du personnel embarqué.

Nous dirons à ce sujet quelques mots sur la législation étrangère avant l'étude de la loi de 1907 et exposerons les lois françaises qui s'occupent de la question.

ANGLETERRE (1). — L'armateur ne subit aucune contrainte de la part de la loi, il n'y a exception que pour le jus de citron dont une certaine quantité est rendue obligatoire. Ce jus de citron est employé comme anti-scorbutique. On sait que le scorbut est une maladie déterminée par une nourriture uniquement composée de conserves, le citron agit donc ici

(1) Sayous, *Le marin anglais*.

comme fruit frais. De plus, lorsque les navires se rendent dans un port au delà du canal de Suez, du cap Horn et du cap de Bonne-Espérance, ils sont soumis à une visite des vivres. Indépendamment de cela, 3 matelots, si la nourriture est mauvaise, peuvent se plaindre à l'autorité maritime, qui nomme un expert et condamne le capitaine à une amende et à des dommages et intérêts lorsque la plainte est reconnue fondée. Dans le cas contraire, si les motifs qui ont poussé l'équipage à s'adresser à l'autorité maritime ne sont pas suffisants, il peut y avoir retenue d'une semaine de salaires au maximum au profit de l'armateur.

Enfin, à partir du 1^{er} juillet 1908, conformément à l'article 27 du Merchant « Shipping Act » de 1906, tout navire de nationalité anglaise et de plus de 1000 tonneaux, naviguant entre les ports britanniques et ceux situés entre l'Elbe et Brest, doit avoir à bord un cuisinier diplômé. Le législateur estimait qu'une nourriture soignée avait une importance énorme sur le physique d'un équipage et même sur le moral.

Le tableau ci-joint fit pendant longtemps partie des rôles d'équipage. L'union des gens de mer avait du reste protesté contre la monotonie et demandait de varier la nourriture en ajoutant à la liste les haricots, le fromage, les pommes de terre, les confitures, etc.,

Pain 7 livres (1)	soit 3 k.	171.
Bœuf, 6 livres	— 2 k.	718.
Porc, 3 l. 3/4	— 1 k.	698.
Farine, 1 l. 1/2	— 0 k.	679.
Pois, 1 litre.		
Riz, 1 litre.		
Thé, 7/8 d'once (2)	— 0 k.	24.
Café, 3 onces 1/2	— 0 k.	98.
Sucre, 14 onces	— 0 k.	392.
Eau, 21 litres.		

Ce tableau nommé « Provision Scale » est appelé plus communément « Pound and Pint » et représente ce que l'équipage doit avoir par semaine.

ALLEMAGNE. — La loi des gens de mer de 1902 porte que si par suite de mauvais temps, d'accidents imprévus, le navire reste plus longtemps qu'il ne le croyait en mer, le capitaine peut diminuer les rations, mais, dans ce cas, l'homme d'équipage a droit à une allocation supplémentaire (3).

HOLLANDE. — Le rôle d'équipage doit entre autres désignations porter la mention des rations octroyées au personnel.

RUSSIE. — Le capitaine doit embarquer des provisions en quantité suffisante pour pouvoir parer aux accidents imprévus ; les matelots ont droit à une ration équivalente à celle de ceux de la flotte

(1) La livre anglaise est de 453 grammes.

(2) L'once vaut 1/16 de livre, soit 28 grammes.

(3) Voir chapitre I du titre II.

de guerre. S'il est nécessaire de diminuer les rations par suite de retards imprévus, l'homme a droit à une indemnité (code de commerce Russe) (1).

FRANCE. — Plusieurs textes s'occupent de cette question tant pour la liberté et contrats passés entre armateurs et capitaines à ce sujet que pour la bonne préparation et conservation en bon état des vivres et des liquides.

Une circulaire ministérielle du 20 novembre 1865 sanctionne cette liberté des contrats. Un décret du 15 mars 1861 impose la visite de l'approvisionnement des navires destinés au transport des émigrants. L'emploi des ustensiles en fer battu étamé à l'étain fin, et de poteries non vernissées au plomb, est prescrit par le décret du 17 février 1869. Dans son article 31, un autre décret du 4 janvier 1896 impose une visite sanitaire des vivres. Enfin, deux circulaires ministérielles, l'une du 2 mai 1884, l'autre du 31 mai 1902, disposent : la première, que les vivres avariés doivent être remplacés ; la seconde, qu'il est nécessaire de préparer les repas avec soin.

Nous avons mis spécialement à part le décret-loi du 24 mars 1852 qui, dans son article 76, dit que :

(1) Sur les navires de la Navigazione Generale Italiana, chaque matelot reçoit par jour 350 gr. de viande conservée et 300 gr. de pommes de terre, auxquels sont ajoutés 150 gr. de riz, de légumes, ou de pâtes.

« Tout capitaine, maître ou patron qui, hors les cas de force majeure, privera l'équipage de l'intégralité de la ration stipulée avant le départ, et à défaut de convention, de la ration équivalente à celle que reçoivent les marins de la flotte, est tenu de payer, à titre de dommages-intérêts, 0 fr. 50 par jour, pendant la durée du retranchement, à chaque personne composant l'équipage et peut, en outre, être puni de 50 à 500 francs d'amende ». Et cette équivalence portait sur la qualité comme sur la quantité (Circulaire du 31 mai 1862).

Enfin, il y avait lieu de tenir compte des dangers du scorbut et autant que possible d'approvisionner les navires de viande fraîche et de légumes frais.

Le décret-loi de 1852 poursuit d'ailleurs le capitaine qui avait mal nourri ses hommes ou altéré la nourriture donnée.

Mais quelle est donc la ration de la flotte donnée comme prototype ?

Le décret du 29 novembre 1897 la fixe par jour à

Viande fraîche de bœuf	400 gr.
Viande fraîche de porc ou mouton. . . .	300 gr.
Ou conserves de viande. . . .	250 —
Ou porc salé	300 —
Légumes secs. . . .	100 —
Ou pommes de terre. . . .	400 —
Légumes verts	0 gr. 04.
Pain d'équipage	550 —
Pain blanc	200 —

Ou biscuit	150 g. p. 200 g. pain.
Vin	50 centilitres.
Café	20 grammes.

Par les grands froids, il est donné un « bouja-ron » (1) d'eau-de-vie, mais à part cette exception, les distributions d'alcool sont interdites.

Le personnel de la machine reçoit en plus 0 l. 125 de vin et 100 grammes de pain par quart et par jour, il a droit à une distribution d'une boisson hygiénique étendue d'eau.

Il faut, du reste, se rendre compte que, dans la marine marchande, le voilier long-courrier qui fait de longues traversées ne nourrira son équipage que de conserves. Le steamer rapide pourra plus souvent se ravitailler en viande fraîche.

La compagnie des Messageries maritimes (2) fixe par jour, de la façon suivante la nourriture de son équipage :

Pain	375 gr. (chauffeurs).
Pain	250 gr. (matelots).
Viande fraîche de bœuf .	500 —
Viande fraîche de mouton.	400 —
Ou viande fraîche de porc	300 —
Ou conserves de bœuf .	250 —
Porc salé	350 —
Légumes frais	250 —

(1) 4 centilitres.

(2) Mouffet, *Les conditions du travail dans la marine marchande*.

Vin	0 l. 250 (matelots).
Vin	0 l. 375 (chauff., feux éteints).
Vin	0 l. 750 (chauff., feux allumés).

Pour les navires de la société des voiliers nantais, le tableau est le suivant :

Viande fraîche	400 grammes.
Lard salé	225 —
Haricots	100 —
Morue	120 —
Viande conservée	225 —
Vin	0 l. 40.

Comme nous le voyons par ces tableaux, les matelots des grandes compagnies ne peuvent se plaindre. Mais souvent sur les voiliers caboteurs, les provisions n'ont pas la qualité voulue, et dans leurs congrès de 1898, de 1902 et de 1903, les inscrits réclamèrent une réglementation spéciale à ce sujet.

La loi de 1907. allait encore s'appuyer sur le même principe que le décret-loi du 24 mars 1852 et prévoyait un tableau d'équivalence établi par un arrêté ministériel.

Elle conservait également le principe de l'indemnité supplémentaire en cas de retranchements opérés dans les distributions sauf les cas de force majeure, et celui prévu à l'article 52 du décret-loi du 24 mars 1852, à savoir : « ... 2° le retranchement de boisson fermentée pour trois jours au plus » comme peine, applicable aux fautes de discipline.

Les cas de force majeure étaient constatés sur des procès-verbaux par le capitaine, le médecin s'il y en a un, et 2 représentants du personnel.

Le paragraphe 1 de l'article 31 prescrit à l'armateur de s'occuper lui-même de la nourriture de son équipage ; il ne pourra traiter à forfait avec son capitaine. C'était donner satisfaction à l'un des vœux du congrès des inscrits maritimes de 1903. Cette mesure, à première vue, ne semble pas une charge nouvelle pour l'armement et cependant occasionnera une certaine gêne dans le petit cabotage principalement.

Souvent, en effet, un armateur au cabotage est un industriel qui place ses capitaux disponibles dans l'achat d'un bateau ou qui, même, a besoin de ce moyen de transport pour s'approvisionner en matières premières.

Généralement, et surtout sur les côtes de Bretagne, le capitaine et l'armateur s'arrangent de la façon suivante. Ce dernier recevra un tiers franc des frets, à lui cependant de solder les grosses avaries et les réparations nécessaires au navire. Souvent le taux n'est que de 30 %. Le capitaine de son côté se chargera de trouver des frets, de payer l'équipage, de le nourrir, en un mot, l'armateur n'aura pas à s'occuper de ce qui intéresse directement l'exploitation de son navire.

La nouvelle loi empêchera donc ces arrangements

au tiers franc ou au 30 % des bénéfices, et cette façon de faire qui est consacrée par l'usage devra être remplacée par de nouvelles conventions dont les bases seront peut-être assez difficiles à établir. Enfin, les boissons alcooliques seront déterminées par le tableau d'équivalence dont nous avons déjà parlé.

Ces dispositions de la loi avaient donné l'occasion à M. Charles Dupuy de faire un discours, peut-être assez mal documenté, contre l'alcoolisme dans la marine.

Il semblait croire en particulier que les équipages de la flotte recevaient 20 centilitres d'alcool par jour alors que, comme nous le disions plus haut, la ration allouée et seulement pendant les grands froids n'est que de 4 centilitres. De plus il ajoutait que l'alcoolisme de nos marins et surtout des pêcheurs de Terre-Neuve et d'Islande, venait de ce que les armateurs ne ménageaient pas à bord le tafia et l'eau-de-vie.

Il y a bien du vrai dans tout cela, mais ce qui tue nos marins, ce n'est pas l'alcool qu'ils boivent lorsqu'ils sont embarqués, et dont les effets toxiques sont considérablement diminués par l'effet des exercices violents auxquels les manœuvres les contraignent continuellement ; c'est plutôt le cabaret du port de relâche, le cabaret du port d'attache qui cause la ruine de nos inscrits. C'est là qu'ils s'empoison-

nent et qu'ils deviennent alcooliques. C'est cela donc qu'il faudrait réglementer, ce sont ces cabarets infâmes qu'il faudrait fermer. La question touche à trop d'intérêts pour qu'on puisse la discuter et sortirait du reste du cadre de cette thèse.

Mais, au fait, pourquoi l'armateur distribuerait-il à ses équipages de l'alcool à volonté, comme semble le dire le législateur. N'y a-t-il pas au contraire un réel danger à faire manœuvrer un bateau par des hommes ivres ? Examinons, du reste, les rations données par les compagnies de navigation et nous verrons qu'elles sont plutôt minimales.

La compagnie des Messageries Maritimes, ne donne pas de ration régulière. La distribution quand elle a lieu est d'un boujaron (0 l. 04) à 40°.

La compagnie des Chargeurs Réunis alloue par jour 0 l. 06 de tafia à 48 degrés.

La compagnie Fraissinet donne, sous les tropiques seulement, un mélange de tafia étendu d'eau dans la proportion de un quart et qui titre 10 degrés environ. Enfin d'une façon générale, la coutume s'est établie de fournir tous les matins 0 l. 04 d'eau-de-vie à l'équipage.

Ce n'est donc pas énorme.

Il est évident qu'il vaudrait mieux ne rien donner, mais si l'on se rend compte du fait que le travail violent provoque une élimination à peu près totale

de l'alcool, on peut se rendre compte que l'alcoolisme du marin est surtout dû à ce qu'il absorbe à terre.

Nous terminerons l'étude de ce titre de la loi, en ajoutant que l'article 32 rendait inapplicables aux bateaux de pêche les articles 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28 et le paragraphe 5 de l'article 30 et prévoyait un règlement d'administration publique à ce sujet. Ce règlement est le décret du 20 septembre 1908 et nous l'avons étudié en même temps que la loi elle-même.

TITRE III

Pénalités.

Nous suivrons pour l'étude de ce titre les divisions de la loi elle-même.

Dans le chapitre premier nous étudierons ce qui concerne les propriétaires et armateurs ; dans le chapitre II, les capitaines et équipages ; et dans le chapitre III, les questions de récidive, de compétence et de prescription.

CHAPITRE PREMIER

Des propriétaires et armateurs.

(Art. 33, 34, 35, 36).

L'armateur ou le propriétaire : 1° qui aura fait naviguer son navire sans permis ; 2° avec un permis périmé (à moins que sa déchéance ne soit survenue en cours de route) ; 3° celui qui ne se sera pas conformé aux prescriptions des articles 21 à 31 sur la réglementation du travail, et à celles des règlements d'administration publique prévus aux articles 53 et 54 de la loi, sera puni d'une amende de 100 à 1.000 francs. La peine sera plus forte (200 à 2.000 francs d'amende, emprisonnement de 8 jours à 6 mois), lorsque l'armateur ou le propriétaire aura continué à faire naviguer un navire dont le permis a été suspendu et cette peine s'élèvera à 400 ou 4.000 francs d'amende avec emprisonnement de 1 mois à 1 an dans le cas où le navire prendra la mer après refus ou retrait du permis.

Il y a là une gradation des peines qui nous semble illogique sur certains points.

En effet, un permis sera suspendu, refusé ou retiré pour des raisons analogues, à savoir que « les conditions de sécurité ou de salubrité indiquées à l'article I ne sont pas toutes remplies ou ne le sont qu'insuffisamment », mais alors pourquoi établir une sanction plus rigoureuse dans le cas d'un permis refusé ou retiré ? Les motifs de la suspension seront les mêmes que ceux du refus ou du retrait. De plus, qu'arrive-t-il lorsqu'un navire nouvellement construit prend le large sans permis provisoire. Il n'y a pas de sanction. Le législateur a oublié ce cas.

Remarquons que la loi parle de l'armateur ou du propriétaire. Il se peut donc que ce soient deux personnes différentes. Ce cas a été signalé dans le traité commercial de MM. Lyon-Caen et Renault. Au point de vue des responsabilités civiles, nous dit cet ouvrage, les tiers ont la faculté d'agir contre le propriétaire. C'est que seul le nom du propriétaire figure sur l'acte de francisation ; seul il est donc connu des tiers qui peuvent ignorer l'existence de l'armateur (art. 216 du code de commerce). Du reste, le tiers peut renoncer au bénéfice que lui donne le code de commerce et actionner l'armateur en vertu de l'article 1384 du code civil, qui énumère les personnes dont on est responsable.

Mais qu'arrive-t-il au point de vue de la sanction pénale ? Le propriétaire en fait s'est désintéressé de

l'exploitation de son navire. Il se contentera de toucher une somme déterminée ; de son côté, l'armateur s'occupera des détails de l'armement du navire, il choisira le capitaine, assurera l'avitaillement, cherchera des frets. S'il y a sanction pénale, c'est donc bien lui 'qui sera responsable. Que dit, en effet, la loi ? « Tout armateur ou propriétaire qui a fait naviguer... ». Or, nous venons, plus haut, d'insister sur ce fait que le propriétaire ne s'occupe plus de rien, qu'il se contente de toucher une somme que lui verse l'armateur, c'est donc sur les indications et les ordres même de ce dernier que le navire aura pris le large, dans de bonnes ou mauvaises conditions de navigabilité, avec ou sans permis.

Quel sera le cas de l'armateur gérant ? Il sera évidemment lui aussi atteint par les responsabilités pénales. On sait qu'un armateur gérant est celui qui est nommé par un groupe de copropriétaires d'un navire. A cet armateur gérant incombe la charge d'assurer, d'une façon générale, l'exploitation du navire. S'il n'a pas la propriété de plus de la moitié du navire, il peut être révoqué *ad nutum* par la majorité des copropriétaires, à moins toutefois « qu'il n'ait été nommé par l'acte même qui a institué l'indivision ». Il sera donc encore responsable au point de vue pénal de la non application de la loi ; mais il se verra condamné au minimum de la peine et peut

être même acquitté lorsqu'il aura pu prouver que l'ordre du départ lui a été imposé par les copropriétaires sous peine de révocation.

Enfin, si, dans le cas de la copropriété prévue à l'article 220 du code de commerce, il n'existe pas d'armateur gérant, tous les propriétaires seront-ils responsables ? Il nous semble nécessaire d'établir plusieurs distinctions. L'article 220 dispose : « En tout ce qui concerne l'intérêt commun des propriétaires d'un navire, l'avis de la majorité est suivi ». Il est donc logique de faire retomber la sanction pénale sur la majorité qui aura décidé de faire partir un bateau dans les conditions déterminées par l'article 33 de la loi de 1907, c'est-à-dire sans permis. A la minorité restera la charge de prouver qu'elle a voulu s'opposer à ce départ.

De même, lorsqu'un des propriétaires agira individuellement, on ne rendra pas les autres responsables de ce que celui-ci aurait pu faire.

Enfin, dans un cas particulier, il n'y aura pas de sanctions pénales, car personne ne sera responsable. Ce sera lorsque l'on se trouvera en présence d'une société de navigation revêtant l'une des formes des sociétés commerciales et jouissant de la personnalité morale.

La plupart de nos criminalistes décident, en effet, qu'on ne peut soumettre les personnalités morales

aux sanctions pénales. La cour de cassation dans un arrêt du 17 décembre 1891 (Dalloz, 1892, p. 365) adopte la même façon de voir et reconnaissant la responsabilité civile d'une société commerciale, admet cependant qu'on ne peut pas la condamner même à l'amende. Nos grandes sociétés de navigation seront donc presque toutes dans ce cas et seront à l'abri des pénalités édictées par la loi.

In fine, l'article 33 décide d'enlever à l'armateur, en même temps capitaine de son navire, le permis de commander, en cas de non observation des règles établies.

CHAPITRE II

Capitaines et équipages.

(Art. 37, 38, 39).

Les capitaines étaient plus particulièrement visés par les lois antérieures à celle de 1907.

Une amende de 25 à 300 francs était prononcée par l'article 83 du décret-loi du 24 mars 1852, contre le capitaine qui n'avait pas fait visiter son navire avant

de prendre charge ; le même décret-loi punissait du retrait temporaire ou définitif de commander, l'officier qui s'était rendu coupable de délits maritimes. La loi du 21 juillet 1856 prononçait une amende de 50 à 2.000 francs et un emprisonnement de 6 jours à 3 mois contre le capitaine en cas de contraventions relatives aux bateaux à vapeur et aux appareils placés à bord de ces bateaux. En cas de blessures ou de mort d'homme, l'amende était de 50 à 3.000 francs avec emprisonnement de 8 jours à 5 ans. La peine était doublée en cas de récidive.

La loi de 1907 dans son article 37 condamnait le capitaine aux mêmes peines que les armateurs en cas d'inobservation des prescriptions sur la sécurité du navire et la réglementation du travail ; cependant ces peines étaient réduites au quart, lorsque l'officier avait reçu un ordre écrit ou verbal de l'armateur.

Une seule disposition de la loi concernait l'équipage. Elle est contenue dans l'article 39.

Si un inscrit a provoqué une visite à bord, en s'appuyant sur des allégations inexactes, il est passible d'un emprisonnement de 6 jours à 3 mois, peine qui descendra au-dessous de 6 jours lorsqu'il n'y aura pas eu mauvaise foi.

La loi française est donc à ce sujet moins dure que la loi allemande.

CHAPITRE III

Récidive, compétence, prescriptions.

(Art. 40 à 45).

Sur ce chapitre nous n'avons pas grand chose à dire. Les infractions à la loi sont des contraventions et de ce fait soumises à la compétence des tribunaux correctionnels.

L'article 44 énonce les peines dont seront passibles les membres de la commission de visite.

En premier lieu, la radiation de la liste des experts et, en cas de corruption, l'application de l'article 177 du code pénal qui punit d'une amende d'au moins 200 francs le fonctionnaire qui s'est mis dans ce cas. Le 3^e paragraphe de l'article 44 avait donné lieu au Sénat à une discussion entre MM. Guillier et Godin. Ce dernier trouvait qu'il était inutile de l'intercaler dans la loi, le caractère de fonctionnaires publics des experts étant suffisant pour permettre l'application de l'article 177 du code pénal.

M. Guillier répondait que l'article 44 renfermait déjà une sanction administrative, la radiation de la liste des experts, et que les tribunaux auraient pu

supposer que cette sanction était reconnue suffisante par le législateur. Il fallait donc insister afin que la loi soit respectée dans ce qu'elle voulait établir. Les experts-visiteurs nommés par les tribunaux de commerce ne tombaient sous l'application d'aucune sanction pénale. La déclaration du roi du 9 août 1779, fixait cependant une amende de 300 livres que devait solder l'expert coupable d'un manque d'exactitude ou de fidélité dans sa visite. Mais il est peu probable que cette amende eût pu s'appliquer de nos jours.

TITRE IV

Dispositions générales.

Nous diviserons ce titre en deux chapitres. Dans le premier, sous le titre « Généralités » nous exposerons les différentes dispositions du titre IV en réservant pour le chapitre 2 intitulé « Des règlements d'administration publique » l'étude des décrets prévus aux articles 53 et 54 de la loi.

CHAPITRE PREMIER

Généralités.

L'article 46 pose en principe la nullité de toute convention contraire aux dispositions de la loi ; l'article 47 précise que l'expression capitaine doit s'étendre aux maîtres et patrons.

Les articles 48 et 49 s'appliquent à la navigation de plaisance. Le permis créé par la loi du 20 juillet 1897 prendra le titre de permis de plaisance. Un règlement d'administration publique déterminera les conditions d'application au yachting des articles 21 et 31, et les connaissances que devront avoir les propriétaires pour exercer un commandement.

Cette dernière question sera très délicate à résoudre. Car de deux choses l'une : ou l'examen demandé sera trop facile et dans ce cas ne servira à rien, ou il sera difficile, et le yachtman, pour éviter des ennuis aura recours à la dénationalisation. Il fera passer son bateau sous pavillon étranger.

C'est ce qui a eu lieu en Espagne où, pour des raisons analogues, 15 % de la marine marchande navigue sous pavillon uruguayen.

En Angleterre il existe depuis quarante ans un brevet de « master » pour les yachtmen qui veulent commander leur bateau. Le programme est moins chargé que celui des capitaines du commerce et, de plus, les examinateurs se montrent plus coulants. Aussi ce brevet est-il devenu très populaire et, près de 150 propriétaires anglais l'ont déjà obtenu. C'est ce qu'il faudrait arriver à faire en France.

L'article 50 dispose que, indépendamment des dispositions de la loi, les navires affectés au transport

des émigrants ou à un service postal restent soumis au régime spécial auquel ils sont assujettis.

M. Millerand (1) disait qu'il paraissait y avoir « le plus sérieux intérêt... à soumettre les paquebots-poste aux nouvelles prescriptions du droit commun. On pourra ainsi simplifier les stipulations, concernant le matériel naval, à introduire dans les cahiers des charges des concessions postales ».

Les membres des commissions de visite seront payés, nous dit l'article 51, par le département de la marine. Les frais pour la visite avant service et les visites périodiques seront de 0 fr. 05 par tonneau de jauge brute pour les navires armés au long cours, et de 0 fr. 03 pour les navires armés au cabotage ou à la pêche ; pour les visites de partance et les visites exceptionnelles, de 20 francs pour le long cours et 10 francs pour le cabotage. Ces droits seront payés par les armateurs, mais si la visite a eu lieu sur dénonciation de l'équipage et n'est pas fondée, l'administrateur de l'inscription maritime en retiendra le montant sur le salaire des plaignants.

Les salaires des experts-visiteurs antérieurs à la loi de 1907 variaient de port en port. Quelquefois il existait un droit fixe de 28 francs pour la visite d'un long-courrier quel que soit son tonnage. A Mar-

(1) Chambre *in extenso*, 8 mai 1901.

seille, les frais s'élevaient à environ 0 fr. 065 par tonneau.

Les articles 56 et 57 abrogent les lois concernant la question et fixent la date de la mise en vigueur de la loi, six mois après la publication des règlements d'administration publique prévus par elle.

CHAPITRE II

Des règlements d'administration publique.

Ils sont deux : le premier du 20 septembre 1908 a été étudié dans le cours de cet ouvrage au titre de la réglementation du travail. Le second du 21 septembre 1908, prévu à l'article 53 de la loi, porte sur onze points différents que nous allons passer en revue.

Chapitre premier. *Renseignements que doit contenir la demande d'un permis de navigation.* — Il est inutile d'insister sur ces renseignements d'ordre purement technique.

Chapitre II. *De l'hygiène et de la salubrité.* — Ce chapitre se divise en deux sections. Section I. Locaux affectés au personnel du bord et aux passagers. Section II. Aménagements nécessaires à la conservation des vivres et des boissons.

Il nous paraît intéressant d'étudier plus particulièrement la section I.

On sait que le logement de l'équipage se nomme poste. Anciennement c'était un espace vide où l'on pouvait la nuit tendre des hamacs que l'on conservait roulés pendant la journée. Actuellement ces hamacs sont remplacés par des couchettes superposées sur deux ou trois rangs. Souvent une cloison sépare le poste en deux parties, l'une pour les matelots de pont, l'autre pour le personnel de la machine. Il y a quelques années, les postes de l'équipage étaient généralement malsains, humides et sombres. De grands efforts ont été accomplis par les armateurs pour donner à leurs hommes un plus grand confort (1). De nombreux textes s'intéressaient aux conditions d'aération, de salubrité, d'habitabilité nécessaires pour assurer l'hygiène des locaux de toute nature. Trois dépêches ministérielles (11 décembre 1879, 12 février 1881, 17 janvier 1891) s'occupent spécialement des

(1) Les voiliers de la maison Bordes, les goëlettes islandaises de Paimpol sont tout particulièrement bien conçus dans ce but.

bateaux de pêche de Terre-Neuve. Un décret du 15 mars 1861 détermine les conditions d'hygiène et de salubrité que doivent remplir les navires à émigrants. Un décret du 15 mars 1891 interdit d'embarquer sur les mêmes navires, des marchandises insalubres. Le décret du 4 janvier 1896 dans son article 31 imposait une visite sanitaire pour vérifier les conditions hygiéniques dans lesquelles se trouve un bateau en partance. Le logement de l'équipage doit être soigneusement calfaté (art. 4 du décret du 1^{er} décembre 1893) enfin un arrêté ministériel du 18 juin 1906 crée des primes de propreté pour les navires armés aux grandes pêches.

Souvent les inscrits s'étaient plaints de leurs logements. Les congrès de 1898, de 1903, de 1904, émettaient le vœu d'une réglementation complète à ce sujet.

Ils signalaient les mauvaises odeurs qui régnaient dans le poste et demandaient des lavabos.

Mais comment imposer aux armateurs un remaniement de ces postes. Cela eût été une grosse dépense, et il aurait fallu démolir l'avant des bateaux pour ensuite reconstruire.

Le département de la marine décida en 1906 de faire une enquête à ce sujet.

Remarquons en passant que l'Etat demande, sur les navires qu'il affrète pour le transport des troupes,

3 mètres cubes d'air par personne. Or, sur beaucoup de nos vapeurs, cette limite est de beaucoup dépassée. Voici comme exemple les dispositions prises sur les vapeurs de la Société générale des transports maritimes (1).

NAVIRE	TONNAGE BRUT	CONSTRUIT EN	CUBES D'AIR AFFECTÉS	
			Matelots.	Chauffeurs.
Poitou . . .	2625 92	1883	3m3 428	3m3 200
Aquitaine . .	3161 47	1891	3 555	5 055
Algérie . . .	4034 90	1901	4 463	4 524

Le comité central des armateurs avait proposé un volume de 3 mètres cubes d'air et une superficie horizontale de 1 mètre carré 50 par chaque homme. Dans les locaux affectés au couchage, le volume d'air était réduit à 2 mètres cubes, et la superficie à 1 mètre carré. La loi de 1907 exigeait 3 mètres cubes 500 d'air et une superficie de 1 mètre carré 50 dans le premier cas, dans le second 2 mètres cubes 150 et 1 mètre carré 15 de surface. La hauteur sous barrots (2) devait être de 1 m. 83.

En Angleterre (3) le volume d'air par personne est fixé par le Merchant shipping act à 72 pieds cubes,

(1) Mouffet, *Les conditions de travail dans la marine marchande*.

(2) Poutres qui soutiennent le pont.

(3) Sayous, *Le Marin anglais*.

soit 2 mètres cubes 038, et la superficie horizontale à 12 pieds carrés soit 1 mètre carré 1148.

En Allemagne, le conseil fédéral devait, d'après la loi de 1902, déterminer les dimensions du logement de l'équipage.

En fait, d'après les exemples que nous avons donnés plus haut et les renseignements que nous avons obtenus, les armateurs avaient devancé la loi, et les logements des équipages satisfont presque tous aux prescriptions du décret que nous étudions.

L'article 10 empêchait de superposer plus de deux couchettes. Le conseil supérieur de la navigation a décidé depuis que leur hauteur serait de 0 m. 65 lorsqu'elles seraient au nombre de deux et de 0 m. 75 dans le cas de 3 couchettes.

Chapitre III. *Des appareils à vapeur.* — Ce chapitre mentionne les conditions que doivent remplir les appareils moteurs. La question était réglementée avant la loi de 1907 par une loi du 21 juillet 1856, un décret du 17 juin 1880, un décret du 1^{er} février 1893, une loi du 18 avril 1900.

Chapitre IV. *Objets d'armement et de rechange. Instruments et documents nautiques.* — La déclaration du 17 août 1779 sur la visite exigeait un nombre suffisant de pièces de rechange. Des règlements préfectoraux fixaient la nomenclature de ces pièces

(inventaires prescrits dans les ports par le décret-loi des 9-13 août 1791). Un décret du 14 mai 1901 et une dépêche du 17 octobre 1903 imposent à bord des doris des objets de rechange.

Le chapitre que nous étudions prévoyait un certain nombre d'instruments nautiques et de cartes que l'on devait avoir à bord. Le chronomètre entre autres est exigé sur beaucoup de bateaux qui n'auront jamais à s'en servir, cet instrument étant nécessité seulement pour certains voyages. La commission supérieure de la navigation maritime doit, du reste, en dispenser les caboteurs mais dans des conditions déterminées.

Chapitre V. *Installations, embarcations, appareils ou engins de sauvetage.* — Ce chapitre nous intéresse plus particulièrement. C'est une réglementation des appareils qui doivent se trouver à bord d'un navire tant en prévision d'un naufrage que d'un incendie.

Un décret du 15 mars 1861 imposait aux navires d'émigrants une chaloupe et un certain nombre de bateaux de sauvetage.

Une loi du 10 mars 1891 prévoyait, dans son article 7, un règlement d'administration publique qui devait s'occuper de ce sujet. Mais ce règlement fut vainement attendu. L'opinion publique s'émut cependant

après un sinistre qui eut de graves conséquences.

En rade de Marseille, à midi, le 7 juin 1903, les vapeurs *Liban* et *Insulaire* s'abordent. Le *Liban* fut atteint par tribord avant et en sombrant entraîna son équipage et ses passagers dont peu furent sauvés.

L'Association fédérative des capitaines au long cours écrivit au ministre, le 11 juin 1903, et présentait un projet de réglementation des moyens de sauvetage à bord ; on fit droit à leur demande et un décret du 26 juin 1903 venait compléter la loi du 10 mars 1891. Cette question de réglementation est du reste assez délicate.

Un navire peut avoir à bord tous les moyens propres à sauver ceux qui y sont embarqués et, au moment du sinistre, on ne pourra disposer de tous ces moyens.

C'est qu'en effet, une panique suit invariablement l'accident qui déterminera le naufrage.

Nous n'en voulons comme exemple que ce sinistre du *Liban* qui s'est produit en plein jour, en vue de Marseille, et par mer belle.

D'une lettre adressée à ce sujet par la compagnie Fraissinet au sous-secrétaire d'Etat des postes et télégraphes, nous reproduisons le passage suivant « Rarement autant de moyens de sauvetage se trouvent autour d'un naufrage. Sur les lieux le vapeur de notre compagnie *Balkan*, le vapeur hongrois *Rac-*

koscy, les bateaux pilotes *Bleschamp* et *Eclaireur* n° 10 et de barques de pêche. Le *Planier* de notre compagnie est arrivé un quart d'heure après l'accident et ramène à Marseille le capitaine du *Liban*, une partie de l'équipage ainsi que 3 embarcations appartenant au navire. Le *Liban*... avait la première cote du Bureau Veritas et était de ce fait soumis à une inspection réglementaire de cette administration. La dernière visite datait de 5 mois. Le *Liban* possédait 6 embarcations, des bouées de sauvetage et plus de 200 ceintures de sauvetage ».

On voit donc par ce récit du sinistre que, malgré des circonstances très favorables à un sauvetage, de nombreuses pertes ont été à déplorer.

Il est évidemment excellent d'imposer certaines prescriptions telles qu'un minimum d'embarcations, un certain nombre de bouées et de ceintures. Mais ne serait-il pas utile, indispensable même d'astreindre le capitaine à procéder à des manœuvres préparatoires et à indiquer à chacun son poste en cas d'accident ? C'est ce qu'a fait en partie le paragraphe a) de l'article 98. Il sera exécuté, « une fois par semaine sur les navires à passagers, un exercice général au cours duquel tous les officiers et tous les hommes d'équipage doivent se porter aux postes qui leur sont assignés pour la manœuvre des embarcations et pour la défense contre l'incendie ».

Le législateur aurait complété ce paragraphe d'une façon heureuse, en ajoutant que les passagers devaient, non pas se joindre à la manœuvre, mais se porter à différents endroits désignés pour chaque classe.

Le paragraphe *b*) édictait une excellente mesure qui consiste à mettre à l'eau deux fois par an, les embarcations de sauvetage.

Il eût été préférable d'augmenter le nombre de ces manœuvres, car, sous l'influence de la sécheresse, le bois éprouve une sorte de contraction que compense la dilatation produite par l'humidité.

On conçoit que, pendant l'été, cette contraction plus appréciable puisse produire entre deux bords (1) des jours par lesquels le bateau fait eau.

Il eût donc été utile de renouveler plus souvent ces mesures de précaution.

Chapitre VI. *Matériel médical et pharmaceutique.*

— Ce chapitre prescrit les dispositions relatives au matériel médical et pharmaceutique. De nombreux décrets et circulaires ministérielles avaient déjà réglementé cette question (Ordonnance du 4 août 1819, circulaires du 4 octobre 1861, du 25 janvier 1866 sur la visite des coffres à médicaments, circulaire du 1^{er} décembre 1893, décrets du 17 février et du 15

(1) Planche qui forme la coque du bateau.

octobre 1894, circulaire du 14 avril 1897, spéciaux aux bateaux de pêche de Terre Neuve, décret du 11 février et du 22 mai 1891, pour les mers du Nord, circulaire du 3 juillet 1896 adoptant une instruction médicale et une nomenclature nouvelle pour les bateaux armés au long cours).

La loi de 1907 ne donne lieu à aucune objection. Remarquons cependant que, sur certains bateaux de pêche, il sera peut-être dangereux d'avoir un coffre à médicaments, des erreurs pouvant facilement se produire par ignorance.

Chapitre VII. *Tirant d'eau et franc bord.* — Les marques de franc bord consisteront en un disque divisé en deux parties par un diamètre parallèle à la surface de l'eau, d'autres parallèles à ce diamètre détermineront le franc bord d'été, d'hiver, dans l'Atlantique Nord, dans les mers tropicales, en eau douce, et tout à fait au haut la « ligne de pont réglementaire ».

Chapitre VIII. *Nombre de passagers.* — Trois dépêches ministérielles (11 décembre 1879, 12 février 1881, 17 janvier 1891) obligeaient les bateaux de pêche de Terre-Neuve à remplir certaines conditions pour pouvoir embarquer des passagers.

Une circulaire du 6 septembre 1853 et un décret du 11 septembre 1896 régletaient la question

pour les paquebots ; deux décrets des 9 et 15 mars 1861 pour les navires à émigrants.

La loi de 1907 calcule le nombre de passagers à embarquer d'après un certain nombre de données ou à proprement parler impose un minimum de volume d'air pour les passagers ;

In fine, ce chapitre interdit aux bateaux pêcheurs, ou chasseurs (1) de Terre-Neuve de moins de 100 tonneaux de jauge brute, le transport de marins entre la France et Saint-Pierre et Miquelon.

Chapitre IX. *Personnel médical*. — La législation antérieure à la loi de 1907 fut très féconde à cet égard.

Ordonnance du roi du 4 août 1819, décret du 17 septembre 1866, article 2, décret du 4 janvier 1896, article 15, décret du 17 février 1894, article 36, circulaire du 8 mai 1884.

L'article 118 du décret du 21 septembre 1908 oblige tout navire à avoir à bord un docteur en médecine, lorsque l'équipage et passagers est de plus de 100 hommes et deux lorsque l'effectif s'élève à 200 personnes, si la traversée est de 7 jours. Il est adjoint au médecin : dans le premier cas un infirmier et deux dans le second.

(1) Navires qui rapportent de Terre-Neuve les premières morues prises.

Chapitre X. *Fonctionnement de la commission supérieure et procédure.* — La loi a voulu que les opérations de la commission s'effectuent le plus rapidement possible. L'administrateur télégraphie au ministre et la commission doit être réunie dans les trois jours francs qui suivent la réception de l'avis télégraphique. Un délai de cinq jours francs est imparti aux intéressés pour présenter leur défense écrite ou orale.

Chapitre XI. *Dispositions générales.* — L'article 128 vise spécialement les navires armés au cabotage, et de moins de 200 tonneaux, les navires de plaisance, les yachts de course et les dispense des prescriptions contenues dans les chapitres précédents à l'exception des articles 3 et 7.

L'article 129 oblige à communiquer la loi et ses règlements d'administration publique aux personnes embarquées.

Chapitre XII. *Dispositions transitoires.* — Il était nécessaire de prendre quelques dispositions additionnelles qui devaient assurer le passage de l'état de choses ancien à celui voulu par la loi.

Aussi le dernier chapitre de la loi contient-il les mesures transitoires auxquelles devront se conformer les anciens bateaux.

Ils sont soumis, nous dit la loi, à donner tous les

renseignements que comporte un permis de navigation, et l'article 130 dans ses numéros 2, 3, 4, 5, 6 et 7 énumère les prescriptions auxquelles ils obéiront en matière d'hygiène, et de salubrité, pour les appareils à vapeur, les instruments nautiques, les objets de rechange, les appareils de sauvetage, le matériel médical et pharmaceutique, les règles de tirant d'eau et franc-bord, le calcul des passagers. Telle est la loi dans son ensemble.

Il nous reste à chercher quelles en ont été les conséquences.

TROISIEME PARTIE

EFFETS ÉCONOMIQUES ET SOCIAUX DE LA LOI

Nous diviserons cette partie en 7 chapitres :

Chapitre I. — La grève de Marseille.

Chapitre II. — La grève des chalutiers à vapeur de Lorient.

Chapitre III. — Effets de la loi sur les bateaux pêcheurs d'Islande à Paimpol.

Chapitre IV. — Les bateaux thoniers de Groix.

Chapitre V. — Charges générales de la loi.

Chapitre VI. — Effets sociaux de la loi.

Chapitre VII. — Rapports de la loi et du yachting.

CHAPITRE PREMIER

Les grèves de Marseille.

Nous exposerons d'abord assez brièvement les différents événements auxquels donna lieu cette grève que nous étudierons ensuite dans ses rapports avec la loi de 1907. Un premier désaccord était né en mars et en avril 1909 entre inscrits et armateurs. Un compromis d'arbitrage avait été signé entre la compagnie des Messageries Maritimes et ses équipages le 23 avril 1909.

Ce ne fut que le 26 mai 1909 que les inscrits maritimes du port de Marseille, à l'instigation des membres du conseil de la fédération des inscrits maritimes, décidèrent de se mettre en grève. Ils prétendaient que la loi de 1907, n'était pas exécutée à la lettre et ils réclamaient l'application intégrale du texte.

Les équipages de la plupart des paquebots débarquèrent et décidèrent de « ne faire aucune concession et de ne réintégrer leur bord que lorsqu'ils auraient obtenu pleine et entière satisfaction. »

(Ordre du jour voté à la Bourse du travail, le 1^{er} juin 1909).

La situation était particulièrement embarrassante à cause des correspondances entre la France, l'Algérie et la Corse. On remédia au mal en embarquant sur les différents paquebots assurant le service postal, des matelots de la marine de l'Etat.

Grâce à cela, le *Général Chanzy* partait pour Alger emportant 250 passagers, 143 sacs de dépêches, et 180 tonnes de marchandises. A même date l'*Eugène Etienne* se rendait à Oran avec son complet chargement et quelques passagers. Les contre-torpilleurs *Sabretache*, *Pertuisane*, *Dard*, appartenant à la marine de l'Etat, assuraient également le service postal.

Le 2 juin, les effectifs du *Rhône*, de la *Russia*, du *Corte* furent complétés par 134 marins de l'Etat. Dans son dixième jour, la grève ne semblait du reste pas tendre à un arrangement. Les inscrits voulaient entraîner dans le mouvement les états-majors et leur rappelaient qu'une lutte côte à côte avait amené la modification de la loi sur la caisse de prévoyance et le vote de la loi sur l'augmentation des pensions de demi-solde ; il était donc naturel que les officiers se joignent encore aux équipages pour faire respecter la loi de 1907. Les capitaines au long cours répon-

dirent par un appel à la conciliation qui resta du reste sans effet.

La grève menaçait de s'étendre, et le 5 juin 1909, à l'issue d'une réunion tenue au Havre à la maison du peuple, et au cours de laquelle MM. Rivelli et Gauthier, délégués de Marseille, prirent la parole, les inscrits du Havre se solidariserent avec ceux de Marseille et votèrent la grève. Celle-ci n'eut du reste pas lieu, et le lendemain, les quelques chauffeurs qui avaient abandonné leur poste, le reprirent.

Les armateurs de Marseille essayèrent d'arrêter les termes des conditions d'embarquement et de travail à bord ; mais cette tentative de conciliation resta sans effet.

Malgré la grève, les départs de paquebots-poste se succédaient en nombre suffisant pour assurer le service entre la France, l'Algérie et la Corse.

Le directeur des postes départementales dirigeait les courriers d'Algérie, de Marseille sur Port-Vendres, où il n'y avait aucune agitation. « Nous devons cependant avouer, disait ce dernier, que nous avons de plus graves retards d'expéditions à enregistrer... Le courrier français de Madagascar du 25 mai dernier n'étant pas parti (1), nous avons dû y suppléer en empruntant une ligne de navigation allemande

(1) Nous sommes au 7 juin.

qui fait le service de Zanzibar, d'où il faudra les réexpédier vers notre île, donc arrivée tardive. Du côté de l'Indo-Chine, notre retard n'est encore que de deux⁷ jours ». Vers le 10 juin, il se produisit une détente qui fit croire à la fin de la grève.

Au cours d'une réunion à la Bourse du Travail, un ordre du jour décide « de proposer à la compagnie des Messageries Maritimes de demander d'un commun accord au ministre de la marine, de réunir immédiatement le conseil supérieur de la navigation » et de faire nommer un arbitre.

Il semblait donc que la grève entraît dans une phase nouvelle. Plusieurs navires partirent du reste avec leur équipage au grand complet, l'*Oxus*, le *Calédonien* de la compagnie des Messageries Maritimes, la *Madonna*, de la compagnie Cyprien Fabre, d'autre part la *Ville de Tunis* et le *Calvados* de la compagnie transatlantique ; l'*Orenoque* et le *Saghalien* de la compagnie des Messageries Maritimes avaient à peu près tout leur personnel.

Mais le lendemain deux incidents compliquèrent la situation. La *Ville de Tunis* devait appareiller à midi pour Bizerte ; à 11 heures, les marins sans avertir le capitaine abandonnèrent le travail et mirent sac à terre. Pareille chose se produisit à bord de la *Jeanne d'Arc* en partance pour Toulon et ces deux vapeurs durent rester à quai.

La compagnie des Messageries Maritimes refusait du reste l'arbitrage proposé par les inscrits prétendant que le compromis, signé le 23 avril 1909, n'avait reçu aucune solution et qu'elle ne pouvait l'accepter « par déférence pour M. le ministre de la marine qui avait dit officiellement ne pas se considérer comme dessaisi dans cette question où il devait arbitrer. »

Le 17 juin, l'équipage du *Félix Touache* abandonnait le bord, mais le lendemain ces mêmes hommes manifestèrent leurs regrets devant le commandant de ce paquebot et exprimèrent le désir de rester à bord. On fit droit à leur requête et à 11 heures le *Félix Touache* appareillait pour se rendre à Tunis.

Le même jour, la plupart des chauffeurs de la compagnie Chambon et de la société Provençale de remorquage, qui avaient abandonné leur bord, décidèrent de reprendre le travail.

De jour en jour, la situation s'améliore.

Le Parlement charge M. Picard, ministre de la marine, d'enrayer le conflit et celui-ci se rend à Marseille le 26 juin.

Les armateurs et les inscrits sont successivement reçus à la Préfecture où a lieu ensuite une entrevue contradictoire qui aboutit à la rédaction d'un compromis que solutionnera, le 3 juillet, la sentence arbitrale du président Ditte.

Ainsi se termina la grève. Remarquons qu'aucun incident violent n'avait troublé l'ordre public et que le calme a régné pendant toute la durée du conflit.

Tel est, dans ses grandes lignes, l'historique de la grève.

Passons à l'étude de cette grève dans ses rapports avec la loi de 1907.

En avril, avons-nous dit, un compromis avait été signé le 23, entre la compagnie des Messageries Maritimes et ses inscrits. On décidait de s'en remettre à l'arbitrage du ministre de la marine. Celui-ci jugeait qu'il était préférable de soumettre la question au conseil d'Etat et, par l'intermédiaire du préfet des Bouches-du-Rhône, fit connaître aux intéressés sa façon d'apprécier la chose. La compagnie des Messageries Maritimes avisa le 6 mai l'autorité préfectorale de son acceptation, mais, par un vote du 10 mai, l'Union syndicale se déclarait déliée de ses engagements ; les inscrits adressaient aux armateurs une lettre où ils exposaient leurs revendications : 1° Reconnaissance du droit à un repos ininterrompu de 24 heures tous les 7 jours ; 2° Quand ce repos ne peut être accordé, compensation par le payement d'une journée de travail ; 3° Suppression pour le personnel des machines de l'heure du nettoyage ; 4° Manutention du charbon par les soutiers ; 5° Non désarmement des navires pendant leur séjour

dans le port, quand ce séjour est de moins d'un mois ; 6° Application intégrale de la loi aux remorqueurs sans distinction de tonnage ; 7° Report à la solde et inscription du rôle d'équipage des suppléments alloués ; 8° En ce qui touche la compagnie des Messageries Maritimes, renonciation de la compagnie à embarquer sur ses paquebots des chauffeurs et soutiers arabes. Mais, ces revendications parurent exagérées et l'armement se refusa à donner satisfaction aux exigences des inscrits et c'est à la suite de ce refus qu'éclate la grève du 24 mai 1909. Nous avons vu précédemment que les inscrits voulurent revenir au compromis du 23 avril, mais que les armateurs n'en voulurent plus. Finalement nous arrivons au compromis du 26 juin 1909 et qui est du reste à très peu de choses près celui du 23 avril.

En voici le texte.

« Le 26 juin 1909, MM. Albert Armand, Giraud et Cyprien Fabre, représentants des armateurs du port de Marseille, et MM. Réaud, Boyer, Rivelli, Augustin et Lassalle, représentants des inscrits maritimes et des agents du service général, dûment autorisés à cet effet, réunis à la Préfecture des Bouches-du-Rhône, en présence de M. le Ministre de la marine et de M. le Préfet du département, pour rechercher les moyens de mettre fin à un conflit qui a amené la cessation temporaire du travail, sur les bâtiments armés à Marseille, sont convenus de ce qui suit :

« Les trois questions ci-après sur lesquelles l'interprétation de la loi du 17 avril 1907 concernant la sécurité de la navigation maritime et la réglementation du travail à bord des navires de commerce est demandée, seront soumises à l'arbitrage d'un arbitre désigné par le ministre de la marine :

1° Le repos hebdomadaire, c'est-à-dire un jour de repos sur sept jours de travail, est-il dû à tous ceux, y compris les agents du service général, qui ne sont pas équipages du port ?

2° Le repos, s'il n'a pu être accordé en raison des nécessités du service, doit-il être compensé soit par les allocations supplémentaires prévues au paragraphe 4 de l'article 28 de la loi du 17 avril 1907, soit par un nombre de jours de congé équivalents, avec solde au port d'attache ou dans les escales ?

3° Le décret du 20 septembre 1908 est-il applicable à tous les bateaux de commerce au-dessus de 25 tonneaux de jauge brute et dans la négative, qui a qualité pour faire l'organisation du service à bord, prévue par l'article 6 du même décret et en vertu de quel texte précis ? ».

Seul les mots imprimés en caractères différents, ne font pas partie du compromis du 23 avril.

Le même jour, les armateurs de Marseille et les inscrits, achevaient de régler les différents points de détail par la convention qui suit (1)¹ :

« Accord intervenu entre les armateurs de Marseille et les inscrits maritimes de ce port pour régler certaines questions d service à bord des navires ».

1° Les heures des repas doivent elles-êtré comprises dans les heures de travail ou dans les heures de repos ?

Les inscrits demandent le maintien des avantages qui leur avaient été accordés avant la grève.

Le personnel subalterne du pont devant 12 heures de travail à la mer, les heures de repas sont comprises dans les heures de repos. Toutefois, les compagnies qui avaient définitivement accordé sur ce point des avantages les maintiennent.

2° Les inscrits protestent contre la diminution des salaires, imposée à certains chauffeurs, qui auraient été réduits à cause des soutiers.

Les armateurs se réfèrent en ce qui concerne la compagnie des

(1) Circulaire du Comité central des armateurs de France.

Messageries maritimes à un accord intervenu avec la fédération nationale des syndicats maritimes, section de Marseille.

3° Les inscrits craignent que le rôle de chauffeur ne soit élargi et que ceux-ci soient astreints habituellement à des travaux qui dépendent d'autres spécialités.

Conformément à la loi, les chauffeurs à la mer ne doivent pas être distraits du service de la chauffe, si ce n'est pour les travaux urgents de la machine ; mais ils sont tenus d'effectuer dans la chaufferie tous les travaux indispensables.

4° Le travail de nuit doit être limité à la conduite des navires et à la sécurité pour toutes les spécialités.

Il résulte de l'échange des vues, qui a eu lieu, que cette question complète est envisagée de part et d'autre de la même manière et n'a pas donné lieu, jusqu'à présent, à des difficultés. Les armateurs donneront des instructions pour que les capitaines évitent d'ordonner abusivement des travaux de nuit.

5° Dans quelle mesure le personnel du port peut-il être retenu à bord pour assurer la garde de nuit des bâtiments à quai.

Dans le port d'armement, les hommes de repos ne sont retenus à bord que dans la mesure où la sécurité du bateau le rend utile, ce dont le capitaine sera juge. Les armateurs donneront des instructions pour réaliser, dans cet ordre d'idées, toutes les améliorations possibles.

6° Pour le personnel des machines, le service de garde au mouillage au delà de 8 heures doit-il être rémunéré ?

Il est constaté que la formule acceptée par la compagnie des Messageries maritimes est la suivante : dans le port et la nuit, l'homme de service à la chaudière auxiliaire couche à bord sans rémunération autre que son supplément spécial et assure, dans les mêmes conditions, la mise en pression de la chaudière en cas d'abordage ou d'incendie et, d'une façon générale, dans tous les cas de force majeure. La question sera examinée de savoir si cette formule ne peut être acceptée par les autres compagnies.

7° L'organisation du travail dans les machines, en rade sous les feux.

Au mouillage, les chauffeurs doivent participer dans la limite de leurs heures de travail au démontage et à l'entretien des organes de la machine, le personnel resté devant les feux, ne devant pas être astreint à un travail de chauffe plus pénible que celui qui est imposé quand les chaudières sont en pleine pression.

8° Travaux de manipulation, pour les hommes de pont dans les ports où il y a des moyens de manipulation extérieurs.

Sauf en cas de circonstances impérieuses et exceptionnelles, dont le capitaine est juge, les travaux de manutention des marchandises dans les cales ne seront pas exigées des hommes du pont dans les ports français où il y a des moyens de manutention extérieurs, bagages et dépêches exceptés.

9° Pour le même travail, le tarif des heures supplémentaires doit-il être le même quelle que soit la spécialité ?

Il est entendu que, pour une même nature de travail, le tarif des heures supplémentaires doit être le même quelle que soit la spécialité.

10° Question des effectifs.

Les effectifs sont, en ce qui concerne les navires postaux, ceux déterminés par décision ministérielle et pour les autres navires ceux reconnus suffisants par l'inspecteur de la navigation.

Le travail sera repris dès la signature de la présente convention, étant entendu qu'il n'est jamais entré dans la pensée des armateurs d'exercer des représailles pour faits de grève.

Fait triple à Marseille, le 26 juin 1909.

Le président Ditte avait été choisi comme arbitre. Il avait été établi que les discussions orales seraient supprimées et que les parties présenteraient des observations écrites.

Les armateurs de Marseille avaient étudié la question de très près, mais leur mémoire très documenté et fortement argumenté devait rester lettre morte.

La sentence arbitrale était rendue le 3 juillet 1909.

En voici la teneur :

« L'arbitre soussigné, désigné par le ministre de la marine par application du compromis intervenu le 26 juin 1909 à Marseille entre les représentants des armateurs du port de cette ville d'une part, et d'autre part les représentants des inscrits maritimes ;

Vu :

1° La loi du 17 avril 1907, réglementant le travail à bord des navires de commerce ;

2° Le décret du 20 septembre 1908 portant règlement d'administration publique pour l'exécution de l'article 54, n°s 3, 4, 5, de la dite loi du 17 avril 1907.

3° Le compromis susvisé du 26 juin 1909 soumettant à l'arbitrage les questions suivantes.

1^{re} QUESTION. — Le repos hebdomadaire, c'est-à-dire un jour de repos sur sept jours de travail, est-il dû à tous ceux, y compris les agents du service général, qui ne sont pas équipages de pont ?

2^e QUESTION. — Le repos, s'il n'a pu être accordé en raison des nécessités du service, doit-il être compensé soit par les allocations supplémentaires prévues au paragraphe 4 de l'article 28 de la loi du 17 avril 1907, soit par un nombre de jours de congé équivalent, avec solde au port d'attache ou dans les escales ?

3^e QUESTION. — Le décret du 20 septembre 1908, est-il applicable à tous les bateaux de commerce au-dessus de 25 tonneaux de jauge brute et, dans la négative, qui a qualité pour faire l'organisation du service à bord, prévue par l'article 6 du même décret et en vertu de quel texte précis ?

I. — *Sur la première question.*

Considérant que le droit au repos hebdomadaire établi et organisé par la loi du 13 juillet 1906 en faveur des employés et ouvriers et au profit de tous ceux qui sont employés et travaillent sur des navires de commerce est reconnu et consacré par la loi du 17 avril 1907, laquelle dans son article 28 dispose qu'il s'exercera autant que possible le dimanche et précise les dérogations et tempéraments qu'il convient d'y apporter soit en mer, soit dans les ports ou en rade, à raison des nécessités du service, de la conduite du navire et dans l'intérêt de leur sécurité ; est d'avis et décide que le repos hebdomadaire, c'est-à-dire un jour de repos par semaine ou 7 jours de service, est dû à tous ceux y compris les agents du service général qui ne sont pas équipages de pont.

II. — *Sur la 2^e question.*

Considérant qu'il résulte des principes généraux de la législation qui régit le repos hebdomadaire que les ouvriers ou em-

ployés qui ont droit à ce repos doivent jouir d'un repos compensateur d'une durée égale au repos supprimé, toutes les fois que cette suppression totale ou partielle du repos hebdomadaire n'a pas été motivée par des cas de force majeure ou par des travaux urgents nécessités par un péril imminent ou par la réparation d'accidents survenus au matériel et aux installations des entreprises;

Considérant, d'autre part, que la faculté de remplacer la concession d'un repos compensateur par des allocations supplémentaires de la nature de celles prévues par le paragraphe 4 de l'article 28 de la loi précitée du 19 avril 1907, est strictement limitée aux cas spécifiés par ce texte spécial et qu'il semble contraire à l'esprit général et au but de la législation qui prescrit le repos hebdomadaire, dans un intérêt d'hygiène et de sécurité des travailleurs, de remplacer habituellement ce repos par des allocations supplémentaires ;

Est d'avis et décide que le repos hebdomadaire, s'il n'a pu être accordé en quelque lieu que ce soit, même en mer, à raison des nécessités de service autres toutefois que les circonstances de force majeure, et celles où le salut du navire est en jeu, doit être compensé ou plus exactement remplacé par un nombre de jours de congé équivalents avec solde, au port d'attache ou dans les escales.

III. — *Sur la 3^e question.*

Considérant que le règlement d'administration publique du 20 septembre 1908, rendu par application de l'article 54 de la loi du 17 avril 1907, et en vertu de la délégation spéciale contenue au dit article, ne détermine les conditions d'organisation du travail que sur les navires visés à l'article 32 de la dite loi, c'est-à-dire sur les navires armés à la pêche, quel que soit le tonnage de ces navires et quel que soit le genre de pêche qu'ils pratiquent, et sur les bâtiments de commerce de moins de 200 tonneaux de jauge brute, et pratiquant des navigations autres que le long cours et le cabotage, auxquels ne sont pas applicables les dispositions des articles 24 et 26 et le paragraphe 5 de l'article 30 de la loi précitée ;

Qu'en conséquence, la réglementation du travail organisée par le décret n'est pas applicable aux navires qui ne sont pas visés par l'article 32 précité de la loi du 17 avril 1907, lesquels demeurent

rent soumis uniquement aux articles 21 à 28 et 30 de la dite loi et aux principes généraux qui régissent la matière de la navigation ;

Considérant qu'aux termes de ces principes généraux, l'organisation du travail à bord de tous les bâtiments autres que ceux auxquels s'applique le règlement du 20 septembre 1908, doit être faite par le capitaine, et que loin de déroger à cette règle primordiale de la navigation, la loi du 17 avril 1907 l'a, au contraire, appliquée et consacrée, notamment dans ses articles 26 et 28 en disposant que le capitaine est seul juge des cas dans lesquels il y a lieu de prolonger la durée du travail et qu'il lui appartient à lui seul de choisir librement le jour du repos hebdomadaire ;

Est d'avis et décide que le décret du 20 septembre 1908 n'est applicable dans celles de ses dispositions qui réglementent le travail à bord, qu'aux seuls navires visés à l'article 32 de la loi du 17 avril 1907 et que, pour tous les navires de plus de 25 tonneaux de jauge brute, autres que ceux ci-dessus spécifiés et énumérés dans le dit article 32, c'est le capitaine qui a qualité pour faire l'organisation du service à bord, en vertu des principes reconnus et consacrés par les articles 21 à 28 et 30 de la loi précitée du 17 avril 1907, dont l'article 6 du décret du 20 septembre 1908 n'est que le résumé et en quelque sorte la synthèse formulée par les rédacteurs de ce texte, pour les navires de l'article 32 sus visé et exceptés de l'application des articles 21 à 28 et 30 de la même loi.

Fait à Paris, le 3 juillet 1909.

Signé : H. DITTE.

Etudions séparément cette sentence et recherchons si elle est conforme à l'esprit de la loi et à ses travaux préparatoires.

1^{re} QUESTION. — La première est ainsi posée :

Le repos hebdomadaire, c'est-à-dire un jour de repos sur 7 jours de travail, est-il dû à tous ceux, y compris les agents du service général, qui ne sont pas équipages de pont ?

Suivons pour l'étude de cette question, la méthode adoptée dans le mémoire des armateurs et divisons là en deux parties : la première portant sur le personnel des machines, la deuxième sur les agents du service général ; nous ne nous occuperons pas du personnel du pont qui demeure en dehors du conflit.

Remarquons d'abord que, dans la sentence Ditte, nous trouvons ces mots : « Considérant que le droit au repos hebdomadaire établi et organisé par la loi du 13 juillet 1906 en faveur des employés et ouvriers et au profit de tous ceux qui sont employés et travaillent sur les navires de commerce... »

Or si l'on se reporte à la loi du 14 juillet 1906, on trouve que son article 17 considère comme absolument à part toutes les entreprises de transport par eau et les excepte de l'obligation du repos hebdomadaire. Les instructions ministérielles du 3 septembre 1906, insistent sur ce point, à savoir que la marine marchande et la batellerie ne sont pas visées par la loi. Nous ne devons donc nous occuper ici que de la loi de 1907 et ne pouvons nous appuyer dans cette discussion sur des arguments tirés de la loi du 13 juillet 1906.

I. — *Personnel de la machine.* — L'article 28 fait une différence importante entre le cas où le navire est en mer et celui où il est dans les ports et rades

abritées de France et des colonies, mais ne parle pas du cas où ledit navire est dans un port ou une rade abritée à l'étranger et dans une rade foraine. Si le navire est en mer « l'équipage ne doit être tenu d'exécuter, le jour du repos hebdomadaire, que les travaux indispensables pour la sécurité et la conduite du navire, le service des machines » (art. 28, § 3). Il n'y aura dans ce cas qu'une seule question à résoudre. Le travail est-il oui ou non indispensable ? Et le capitaine est seul juge de la chose.

Si le navire est dans un port, le repos hebdomadaire doit être appliqué normalement, « l'équipage ne doit être employé... à un travail quelconque que si ce travail ne peut être différé ».

Le législateur, avons-nous dit, n'a pas parlé du cas où le navire est dans un port ou une rade abritée de l'étranger.

Nous en donnions les raisons dans le chapitre de cet ouvrage où nous avons étudié le repos hebdomadaire. Rappelons rapidement les arguments de M. Waddington dans les travaux préparatoires de la loi : « Nous sommes concurrencés notamment sur la côte occidentale d'Afrique par le pavillon allemand dans une très grande proportion, et là l'application de la loi peut parfaitement intervenir et être une cause d'infériorité pour le pavillon français. De même pour le cabotage et spécialement le cabotage international,

il existe de nombreuses lignes de bateaux à vapeur entre la France et l'Angleterre. Qu'allez-vous faire ? Il ne faut pas l'oublier, c'est un service qui fonctionne tous les jours de la semaine ». Ainsi donc on ne voulait pas mettre le pavillon français dans un état d'infériorité et, de plus, pouvait-on légiférer dans des cas où une loi étrangère s'applique ?

Un navire français dans un port allemand par exemple est soumis aux lois allemandes en tout ce qui concerne le chargement, déchargement de ses marchandises, en un mot les opérations qu'il peut effectuer.

Il est donc hors de doute que le législateur a voulu laisser toute liberté au capitaine lorsqu'il se trouve dans un pays étranger.

La solution est la même pour une rade foraine.

Nous avons dit en effet qu'une telle rade était ouverte à la mer et au vent du large ; le navire n'est donc que peu en sûreté. Au moindre changement de temps, il devra appareiller le plus rapidement possible pour se relever de la côte et gagner la pleine mer. Il importe donc que le navire ne prolonge pas son séjour dans un tel endroit.

Si les moyens de débarquement et d'embarquement sont peu nombreux (et c'est généralement ce qui arrive dans une rade foraine), il faudra qu'aucun membre de l'équipage ne puisse refuser ses services.

Le capitaine a donc encore ici le droit de faire travailler le dimanche.

Nous pourrions tirer un autre argument du paragraphe 2 de la loi en assimilant la rade foraine à la rade abritée.

In fine, ce paragraphe permet en effet l'exception au repos hebdomadaire lorsque « le travail ne peut être différé ». C'est bien le cas ici, le chauffeur doit être à son poste et maintenir la pression dans les chaudières, le mécanicien doit être aux treuils de déchargement, car il est nécessaire de faire vite ; il y va peut-être du salut du navire, de la cargaison et de l'équipage.

II. — *Agents du service général.* — Quant aux agents du service général, il est logique d'appliquer le grand principe de la loi à savoir que le repos hebdomadaire est dû dans la mesure du possible et qu'un travail ne doit être accompli le dimanche que s'il est nécessaire. Or, ces travaux comprendront l'approvisionnement du navire en vivres et en eau, le service de personnes embarquées (service de table, service des cabines, etc.) et tout ceci est évidemment en dehors des circonstances nautiques qui peuvent influencer sur les travaux des autres personnes de l'équipage.

2^e QUESTION. — Le repos, s'il n'a pu être accordé en

raison des nécessités du service, doit-il être compensé par les allocations supplémentaires prévues au paragraphe 4 de l'article 28 de la loi du 17 avril 1907, soit par un nombre de jours de congé équivalent avec solde au port d'attache ou dans les escales.

La sentence arbitrale de M. Ditte résolvait la question dans le sens d'un congé avec solde. Dans l'étude qui suit, nous envisagerons d'abord le cas de la rétribution supplémentaire puis celle des jours de congé avec solde.

a) Rétribution supplémentaire. — L'article 28 prévoit dans son paragraphe 4, que, les jours de repos hebdomadaire, tout travail donne lieu à l'allocation supplémentaire prévue à l'article 26 lorsque le navire se trouvera dans le port ou sur rade. La solution est donc évidente. Mais le même article 28 ne parle pas de cette allocation lorsque le navire est en mer ; de plus, dans les instructions ministérielles du 17 mai 1909, article 90, paragraphe *b*), nous trouvons ces mots : « Il importe de ne pas perdre de vue que le législateur a fait une distinction en ce qui concerne le travail accompli, le jour du repos hebdomadaire, suivant que le navire est en mer ou qu'il se trouve dans un port ou sur une rade... Au contraire, les heures de travail accomplies en mer, même en dehors des travaux indispensables visés au paragraphe 3 du même article, ne donnent pas droit à une rémunération

spéciale... » Nous pouvons donc conclure qu'en mer le travail effectué le jour du repos hebdomadaire ne donne pas lieu à l'allocation prévue à l'article 26.

b) Jours de congé avec solde. — Lorsque le repos hebdomadaire n'a pu être donné en mer, peut-il être question de jour de congé avec solde. Dans aucun de ses chapitres la loi n'en a parlé et si l'on envisage les raisons qui ont déterminé le législateur à voter la loi du 14 juillet 1906 sur le repos hebdomadaire, on trouve cette phrase dans le rapport fait à la Chambre des députés par M. Berry au sujet de cette loi (1) : « Les médecins, les hygiénistes font un devoir à la société d'accorder ce repos, et ils proclament chaque jour que, si les pouvoirs publics n'interviennent pas au plus tôt, c'est l'étiollement de la race, c'est l'anémie et la tuberculose doublant, triplant leurs ravages dans les rangs du prolétariat ».

Par conséquent, le repos est donné pour une raison d'hygiène publique. Le législateur voulait en outre que le travailleur puisse jouir de la vie de famille afin de resserrer les liens qui y attachent les différents membres, c'est ici une raison morale.

Tout autre est la question pour la marine de commerce et un congé en plusieurs jours ne remplira pas le même but qu'un jour de repos par semaine.

(1) Documents parlementaires, Chambre, 1902, n° 2881.

D'autre part, le marin vit généralement éloigné de son port d'embarquement, et il ne pourra songer à se rendre auprès des siens.

Citons encore à l'appui de notre argumentation les travaux préparatoires de la loi.

Le premier rapport de M. Chautemps dans l'article 28 se terminait par un cinquième paragraphe ainsi conçu : « Les jours de repos perdus à la mer devront être accordés au port d'armement sous forme de congé avec solde » ; mais cette disposition rencontra une vive opposition à la commission de la marine du Sénat ; une discussion s'engagea à la suite de laquelle on décida de supprimer ce cinquième alinéa. Il est donc évident que le législateur n'a jamais eu dans l'idée de faire remplacer les jours de repos perdus par des jours de congé avec solde.

3° QUESTION. — Le décret du 20 septembre est-il applicable à tous les bateaux de commerce au-dessus de 25 tonneaux de jauge brute et, dans la négative qui a qualité pour faire l'organisation du service à bord, prévue par l'article 6 du même décret et en vertu de quel texte précis ?

La sentence arbitrale du président Ditte admettait que, en vertu des principes reconnus et consacrés par les articles 21 à 28 et 30 de la loi, c'est le capitaine qui a qualité pour faire l'organisation du service à

bord, mais que le décret du 20 septembre 1908, ne s'appliquait qu'aux seuls navires visés à l'article 32 de la loi du 17 avril 1907.

Cette solution semble logique, mais en étudiant les discussions qui eurent lieu au conseil supérieur de la navigation, lors de la rédaction du règlement du 20 septembre, on renforce l'argumentation de la sentence arbitrale.

Le décret du 20 septembre en effet ne s'applique en fait qu'aux navires énumérés dans l'article 32 de la loi et vise spécialement les bateaux de pêche de plus de 25 tonneaux, et les navires de commerce de plus de 25 tonneaux et de moins de 200, pratiquant les navigations autres que le long cours et le cabotage international. Le conseil supérieur de la navigation avait jugé bon d'introduire dans la rédaction du décret, certaines dispositions additionnelles qui devaient réglementer le travail à bord et ces dispositions s'appliquaient à tous les navires au-dessus de 25 tonneaux et sans distinction. C'est ce que nous trouvons dans le chapitre I du titre II du projet de règlement d'administration publique, article 17. Avec de légères modifications, cet article devenait l'article 6 du décret du 20 septembre ne s'appliquant qu'aux bâtiments visés à l'article 32 de la loi.

Le conseil d'Etat avait jugé qu'il ne fallait pas outrepasser les pouvoirs qui lui avaient été délégués

par la loi et, trouvant que celle-ci avait suffisamment développé la réglementation du travail dans son titre II, avait cependant résolu de comprendre l'article 17 du projet dans le décret, mais en le reportant à la section première réglementant le travail à bord des navires de pêche de plus de 25 tonneaux. Le conseil d'Etat n'a donc pas voulu s'occuper des navires autres que ceux visés à l'article 32 de la loi.

Par quoi sera donc régie l'organisation du service à bord si ce n'est par les principes généraux, antérieurs même à la loi et qui décernent au capitaine le titre de « maître après Dieu ».

Ajoutons du reste que l'article 94 des instructions ministérielles reconnaît formellement cette autorité : « L'inspecteur de la navigation devra veiller... à ce que le tableau établi par le capitaine pour régler l'organisation à bord... ». Enfin la loi elle-même ne donne-t-elle pas au capitaine le droit de juger des cas de force majeure.

Il ressort donc, de toutes ces preuves, que si le décret du 20 septembre 1908 ne s'applique qu'à certains navires, il n'en est pas moins vrai que la loi de 1907 reconnaît à chaque moment l'autorité du capitaine et lui donne le droit d'organiser le service à bord. Telles sont les solutions qui nous paraissent répondre le plus justement aux questions posées dans le compromis du 26 juin 1906.

Quant aux effets économiques de cette grève, il en est résulté une perte de 100 millions pour le port de Marseille, sans compter le préjudice causé à la marine marchande, du fait que les voyageurs et les marchandises se détourneront des lignes françaises et préféreront les compagnies étrangères, de crainte de retard apporté au transport et au voyage.

« Les compagnies de navigation étrangères envahissent de plus en plus le bassin de la Méditerranée » nous dit M. Charles Roux dans un article intitulé : « Les Grèves et l'Inscription maritime » (1). De mai à juillet la compagnie des Transatlantiques perdait 147.834 francs pendant la période qui s'étend de mai à juillet 1909, comparativement aux bénéfices qu'elle avait réalisés l'année antérieure à la même époque.

En résumé, ce qui a déterminé les grèves, si l'on met à part les causes psycho-sociales, c'est évidemment le manque de précision de la loi. Remarquons en effet que, pour trouver la solution des 3 questions posées dans le compromis du 26 juin 1909, nous avons dû nous reporter aux travaux préparatoires de la loi.

(1) *Revue des Deux-Mondes* du 1^{er} novembre 1909.

CHAPITRE II

La grève des chalutiers à vapeur de Lorient.

Le port de Lorient possède actuellement une vingtaine de chalutiers à vapeur dont le premier fut le *Lorientais*.

Ces chalutiers sont armés par différentes sociétés à savoir : « Les Pêcheries de Lorient », « Les Pêcheries de l'Ouest », « La Compagnie bretonne de chalutage », « Les Pêcheries de l'Arvor », « Les Chalutiers de Bretagne », « La Compagnie armoricaine de Bretagne ».

Ce sont des bateaux de 150 à 200 tonneaux de jauge brute. Voici du reste les caractéristiques du *Lorientais* que nous venons de citer. Ce navire construit en 1901 à Hull a une jauge brute de 191 tonneaux, il mesure 33 mètres de long, a une machine à triple expansion de 370 chevaux. Il fut acheté 160.000 francs.

Pour se rendre sur les lieux de pêche même les

plus éloignés comme les « Sorlingues » (1), un chalutier ne met jamais 48 heures.

Notons ce fait au passage, car il nous servira plus tard lorsque nous parlerons des rapports de la grève et de la loi de 1907.

Les espèces de poissons capturés sont la merlue, la dorade, les poissons plats.

Tous ces chalutiers sont inscrits au quartier maritime de Lorient, et leur équipage comprend un patron, des matelots de pont pour la manœuvre et la pêche, un chef mécanicien, deux chauffeurs et un soutier.

Les hommes chargés de la machine se partagent le travail en deux quarts de 6 heures chaque.

Plusieurs fois ils demandèrent d'embarquer un chauffeur ou un soutier supplémentaire afin de réduire le quart à quatre heures. Les « Pêcheries de Lorient » accueillirent favorablement cette demande mais les autres compagnies se contentèrent de promettre d'étudier la question et de faire le nécessaire à cet égard. Mécontents, les équipages se réunirent à la bourse du travail et fondèrent un syndicat. Depuis le commencement de la campagne d'hiver, la question de la grève fut fortement agitée ; mais avant de la décider, les Lorientais jugèrent utile de s'assu-

(1) Iles Sorlingues au Scilly au sud-ouest du cap Land's End (Angleterre).

rer l'appui moral et le concours pécuniaire de la Fédération nationale des inscrits maritimes qui a comme secrétaire M. Rivelin. Ces démarches furent accueillies favorablement et dès lors la grève fut votée à l'unanimité, le mercredi 8 décembre 1909. Elle ne devint du reste effective que le mardi suivant 14 décembre. Dans la matinée, chauffeurs et soutiers appartenant aux chalutiers *Grèbe*, *Albatros*, *Eider*, *Frégate* de la compagnie armoricaine, *Avel-Mor* et *Avel-Dro* de la compagnie bretonne, *Saint-Guenhaël* et *Saint-Corentin* des Pêcheries d'Arvor, se firent débarquer au bureau de l'inscription maritime. Dans l'après-midi, le mouvement devint général. Le moment était bien choisi pour la grève. C'était en pleine semaine des Quatre-Temps de Noël, c'est-à-dire à une époque où le poisson est particulièrement recherché.

L'administrateur de la marine convoqua les armateurs, l'inspecteur de la navigation, les équipages, mais ces convocations restèrent sans résultat.

Les revendications des inscrits étaient les suivantes : Ils demandaient, comme nous l'avons dit plus haut, un chauffeur ou un soutier supplémentaire de façon à réduire le quart à quatre heures, et ils se basaient pour justifier cette réclamation sur l'article 25 de la loi de 1907, et l'article 5 du décret du 20 septembre 1908.

Le jeudi 16 décembre, trois chalutiers reprennent la mer (*l'Isole*, *l'Ellé* et la *Laila*) sur promesse faite par écrit du directeur de la compagnie d'embarquer le chauffeur supplémentaire.

Le juge de paix du 2^e canton de Lorient réunit les armateurs et les inscrits, et une nouvelle réunion est décidée pour le samedi 18.

L'événement saillant de la journée du vendredi est l'arrivée de M. Rivelli. A la bourse du travail l'on vote la grève totale jusqu'à complète satisfaction. Puis cette décision prise, de nouveaux pourparlers s'engagent entre les inscrits d'une part, le commissaire de l'inscription maritime et l'inspecteur de la navigation d'autre part.

Le lendemain, les armateurs et les grévistes se rassemblent, ainsi qu'il avait été convenu, chez le juge de paix, mais l'accord ne peut se faire.

C'est en vain que M. Rivelli expose que la demande d'un chauffeur était bien minime, les équipages pouvant réclamer un second patron et un homme en sus.

A la bourse du travail, les délégués exposent l'inutilité de leurs efforts pour aboutir à une solution du conflit, et un appel est fait au sous-secrétaire d'État de la marine en vue d'amener une entente. Cet appel reste sans résultat, M. Chéron télégraphiant qu'il lui était impossible de se rendre à Lorient.

Le samedi suivant, il se produit une certaine détente, le *Bisson* et le *Ducouëdic* partent pour la pêche dans les mêmes conditions que précédemment, avec le même équipage.

Le maire, craignant les ennuis que le fait de la grève pourrait susciter au commerce local, réunit à l'hôtel de ville, armateurs et inscrits.

Il fait remarquer aux équipages que leur grève est surtout dirigée contre l'administration de la marine, et qu'en déclarant vouloir se soumettre à l'interprétation de la loi que leur donnera M. Chéron, ils risquent d'attendre longtemps.

Une nouvelle réunion suit à la bourse du travail, à l'issue de laquelle les inscrits adressent la lettre suivante au maire de Lorient :

« Monsieur le Maire, les inscrits maritimes ayant décidé la reprise du travail, d'après la proposition émise par vous ce matin, nous vous prions de bien vouloir convoquer les armateurs pour ce soir à trois heures. Veuillez agréer... Signé : Trévennec ».

Mais l'accord ne se fait toujours pas ; des propos assez vifs s'étant échangés entre l'un des armateurs et l'un des inscrits, les délégués des chauffeurs se retirent. Un autre chalutier, la *Stella* se dispose à suivre l'exemple du *Ducouedic* et du *Bisson* et à se rendre sur les lieux de pêche. Mais l'autorisation lui en est refusée par l'inspecteur de la navigation, pour cause d'insuffisance d'équipage. Et cependant cette autorisation avait été accordée au *Ducouedic* et

au *Bisson* qui partaient aux anciennes conditions sans le chauffeur supplémentaire.

Etrange contradiction qui n'est cependant pas la seule. L'*Albatros* qui avait quitté Lorient pour se faire réparer à Nantes, y reçut de l'inspecteur de la navigation l'autorisation de se livrer à la pêche et ce, sans augmenter son équipage.

Nouvelle réunion, le mercredi soir à la sous-préfecture, et les questions qu'on y touche sont discutées ensuite à la bourse du travail. Les délégués grévistes font parvenir au sous-préfet la lettre suivante :

« Monsieur le sous-préfet... Nous avons l'honneur de vous communiquer la décision qui a été prise hier soir en réunion plénière et à l'unanimité de tous les membres présents. Les revendications des inscrits portent sur l'augmentation de l'effectif d'une unité. Les détails des frais qu'exigera cette augmentation d'effectif calculés, sur une moyenne mensuelle de 13.000 fr. de produits de la pêche sont portés sur un tableau annexé à la présente. En vertu de la décision prise hier soir en réunion plénière, nous vous prions de proposer à MM. les armateurs la transaction également annexée qui tout en ayant le même effectif diminuerait les charges de l'armement. Les équipages sont unanimes à reconnaître qu'il leur est impossible de continuer à faire ce genre de navigation à effectif réduit. Pour cette raison seulement ils préférèrent consentir à diminuer eux-mêmes leurs salaires au bénéfice de l'armement, pensant amener ainsi une prompt solution du conflit, espérant que, de leur côté, MM. les armateurs consentiront également à faire un sacrifice. Veuillez agréer... Signé : Les délégués.

Cette lettre était accompagnée du tableau suivant qui répartissait les salaires.

Un chauffeur faisant les fonctions de deuxième

mécanicien : solde par mois, 150 fr., 5 0/00 sur 13.000 fr. de produits de pêche, 65 fr., soit en tout 215 fr.

Deux chauffeurs : solde par mois, 140 fr., 3 0/00 sur les 13.000 fr., 39 fr., soit pour les deux chauffeurs 358 fr.

Un soutier, 164 fr.

Un nouvel appel est fait à M. Chéron qui répond que c'est à l'inspecteur de la navigation qu'incombe la tâche de fixer l'effectif nécessaire, tout en réservant le droit d'appel de la décision de ce fonctionnaire, si les nouvelles conditions de navigation sont jugées inacceptables.

Les armateurs discutèrent la nouvelle échelle de salaires, mais différèrent leur réponse, ne se trouvant pas au complet.

Le *Keriado*, sur ces entrefaites, avec autorisation de l'inspecteur de la navigation de Saint-Nazaire, part de ce port, pour se rendre sur les lieux de pêche.

Voilà la loi interprétée de deux façons, différentes à Lorient et à Saint-Nazaire, et ce, du seul fait d'un fonctionnaire.

Du reste le permis du *Keriado* portait certaines réserves qu'avait cru bon de faire l'inspecteur de la navigation de Saint-Nazaire. L'armateur fit appel au sujet de ces réserves et la commission prévue par la loi lui délivra son permis complet et sans réticences.

Aussi dans l'entrevue qui eut lieu à la sous-préfecture, l'armement ne manqua pas de faire connaître ce qui venait de se passer à ce sujet et se montra décidé à avoir recours à toutes les juridictions jusques et y compris le conseil d'Etat pour obtenir une interprétation exacte de la loi. S'il était obligé d'embarquer le chauffeur supplémentaire, il composerait les équipages de la façon suivante : un mécanicien breveté, un mécanicien non breveté, deux chauffeurs et un soutier. Les salaires des chauffeurs seraient 150 fr. par mois pour le premier chauffeur, plus 2 1/4 % sur les ventes mensuelles, quand ces ventes dépasseraient 13.000 fr.; 140 fr. par mois pour le 2^e chauffeur, plus 2 % sur les ventes dans les mêmes conditions que le premier chauffeur.

Ces salaires sont différents de ceux proposés par les inscrits.

Cependant ils décidèrent d'étudier la question et la détente semblait probable lorsque subitement ils revinrent à leurs exigences premières, et à l'adjonction d'un cinquième homme dans le personnel des machines.

La solution favorable aux armateurs donnée à la loi par la commission d'appel prévue par la loi de 1907, décida d'autres armateurs à porter leur cas devant cette commission.

L'*Albatros* reçut son permis de navigation ainsi

que le *Mornay* et ces deux navires purent reprendre leur pêche avec cependant un équipage entièrement renouvelé.

Le mardi 11 janvier 1910, des troubles se produisent mais n'empêchent cependant pas le *Mornay* et l'*Albatros* de prendre le large. La *Stella*, sur le point d'appareiller avec l'ancien effectif, voit son équipage sauter à terre. Mais les débarqués s'empressèrent de revenir à bord et de reprendre le travail aux anciennes conditions, craignant de voir prendre leurs places.

Le *Saint-Corentin*, le *Saint-Guenhaël*, la *Frégate* et le *Grèbe* se préparent à appareiller.

C'est la fin de la grève (1). Elle a duré un mois et voici ses résultats économiques quant à la ville de Lorient.

Le conseil d'administration de la société des chalutiers de l'Ouest a décidé que ses quatre bateaux, le *Keriado*, le *Kernevel*, le *Kerbihan* et l'*Armen*, quittaient le port de Lorient pour s'attacher à celui de Saint-Nazaire.

Les dépenses de salaire et de matériel qui s'élèvent à plus de 200.000 fr. par mois pour toute la flottille n'ont pas été faites.

Une perte sèche de 3 à 4.000 fr. de droits de criée.

(1) Historique de la grève, voir le *Nouvelliste du Morbihan*.

Quant aux équipages, ils ont perdu un mois de salaires, et certains grévistes même leur place.

Inutile d'ajouter qu'ils n'avaient rien obtenu.

Mais étudions maintenant cette grève dans ses rapports avec la loi de 1907.

Résumons rapidement les conditions dans lesquelles se trouvait l'équipage des chalutiers lorientais.

Un mécanicien, deux chauffeurs et un soutier assurent en deux quarts la marche et l'entretien de la machine. Les navires en question ne mettent jamais 48 heures à se rendre sur les lieux de pêche.

Que demandent les grévistes ?

Que leur service soit organisé en trois quarts par l'adjonction d'un chauffeur ou d'un soutier supplémentaire. Et ils appuient leurs revendications sur l'article 25, paragraphe 3, qui dispose que : « Le chauffeur, pendant son quart, ne doit pas être distrait du service de la chauffe, si ce n'est pour les besoins urgents de la machine ». A cela les armateurs répondent qu'il n'en est rien et que pour leur part ils se conforment strictement à la loi.

Cette solution de l'armement est, à notre avis, la seule qui puisse prévaloir.

En effet l'article 32 de la loi de 1907 dispose que l'article 25 sur lequel argumentent les grévistes, ne sera pas applicable aux navires armés à la pêche et il nous reporte au règlement d'administration publi-

que du 20 septembre 1908 qui, dans son article 5, assure le service de la machine par deux quarts, « lorsque la durée normale du voyage pour se rendre sur les lieux de pêche » est inférieure à 48 heures et c'est bien le cas des chalutiers lorientais. Le service ou la machine ne comportera donc que deux quarts, soit 2 hommes dans la machine et 2 dans la chaufferie.

Mais l'équipage ne pouvait-il pas arguer de l'insuffisance de l'effectif et réclamer un soutier supplémentaire, non pour augmenter le nombre de quarts, mais pour éviter la fatigue et le surmenage qui pourraient se produire par suite de telle ou telle disposition des fourneaux.

Dans ce cas, le fonctionnaire compétent pour résoudre la question est l'inspecteur de la navigation qui doit s'assurer « que l'effectif est suffisant... » (art 7 de la loi). Le chapitre VII des instructions ministérielles nous dit encore à l'article 90 : « En ce qui concerne l'embarcation des soutiers, elle ne saurait comporter une solution générale applicable à tous les cas. Tout dépend de la disposition des soutes... Il y a là une question d'appréciation dont la solution appartient d'après les circonstances de fait à l'inspecteur de la navigation... » Il est donc évident que c'est ce fonctionnaire qui devait déterminer s'il était nécessaire ou non d'augmenter d'un soutier le personnel de la machine. Au cours des grèves, M. Ri-

velli avait dit qu'il était peu de demander un chauffeur supplémentaire alors qu'on pouvait exiger un patron et un homme en sus.

Ceci est parfaitement inexact.

L'article 21 de la loi de 1907 ne s'applique pas aux bateaux de pêche, et, de plus, le décret du 20 septembre 1908 dans son article 3 ne parle que des pêches d'Islande et de Terre-Neuve.

Quant à la question d'un homme d'équipage en sus, elle ne pouvait être résolue que par l'inspecteur de la navigation avec faculté d'appel réservée aux intéressés.

Remarquons, dans le courant de la grève, cette contradiction des inspecteurs de Lorient et de Saint-Nazaire, qui fait que, dans le second de ces ports, un navire peut prendre le large alors que, dans le premier, il doit rester à quai et cela dans les mêmes conditions d'armement et d'avitaillement.

Nous étions en présence de deux fonctionnaires dont l'un, loin des grèves, pouvait juger en toute tranquillité d'âme et d'esprit, tandis que l'autre se trouvait paralysé dans sa façon d'agir par l'agitation qui se manifestait à ses côtés.

En résumé, que pouvons-nous reprocher à la loi de 1907 au sujet de cette grève.

Du jour au lendemain, des gens suffisamment rétribués trouvent que leur métier est trop dur et, se

basant sur une fausse interprétation de la loi, déclarent abandonner le travail.

Il est évident qu'un jurisconsulte, dût-il se reporter aux travaux préparatoires d'une loi, arrive à en saisir le sens.

Mais dans notre cas, devant l'ambiguïté des termes, devant le manque de précision du texte, l'inscrit n'a retenu que ce qu'il avait intérêt à retenir et s'est mis en grève, sûr de son bon droit.

Tel a été le rôle de la loi, et c'est elle qui a poussé indirectement les équipages à abandonner leurs bords.

CHAPITRE III

Effets de la loi sur les bateaux pêcheurs d'Islande, à Paimpol.

Sans vouloir faire une étude complète de la pêche en Islande, il nous est cependant nécessaire de rappeler rapidement dans quelles conditions les bateaux de Paimpol font cette pêche (1). Ce port arme par an,

(1) Voir *Les pêcheries françaises sur les côtes d'Islande*, de M. Fr. Gicquel.

depuis 1903, une moyenne de 45 bateaux grésés en goëlettes. En 1909, le tonnage brut de ces navires varie entre 150 et 184 tonneaux. Il était au début des armements pour l'Islande de 30 à 40 tonneaux. Actuellement l'équipage se compose de 20 à 25 hommes de 22 à 25 ans. La nourriture est composée de biscuits, conserves de viande, porc salé, légumes frais ou endaubés, beurre. Comme boissons, du cidre, de la bière, du vin, du thé, du café, de l'eau-de-vie, en quantité limitée par la douane à 52 litres par campagne et par homme. Les navires pêchent sur la côte sud ou nord de l'Islande suivant la saison. Cette pêche se fait sans voiles en laissant dériver le bateau. Les engins comprennent une ligne avec hameçon et un plomb de 3 kilogrammes environ. Les côtes d'Islande sont très mauvaises'; d'épouvantables tempêtes mettent en danger les navires, et le climat est particulièrement rigoureux. Le matériel employé est soumis à une usure rapide et le capital qui a été aliéné pour la construction d'un bateau, doit être amorti en quinze ans.

Le bénéfice de l'année est divisé en trois tiers. Les deux premiers tiers sont pour l'armateur. Le tiers restant est à l'équipage. On paye à part le capitaine, le trancheur et le mousse. La répartition entre les marins se fait de la façon suivante. On divise la somme à distribuer par le nombre de morues prises.

Ce quotient sera le taux auquel sera payée chaque morue pêchée.

Depuis déjà de nombreuses années, l'armement paimpolais est écrasé par de nombreuses charges. Les équipages deviennent moins nombreux, le marin devient plus difficile, il demande à être mieux payé, il veut un poste spacieux, un grand bateau bon marcheur. Le « *denier à Dieu* » c'est-à-dire la somme versée par l'armateur au marin qui s'embarque sur son navire a passé de 5 et 10 francs à 150 ou 200 francs. Les navires augmentant de tonnage, pour assurer un plus grand confortable, coûtent évidemment plus cher ; par conséquent l'amortissement du capital est plus difficile, les soldes sont plus dispendieuses. Si l'on ajoute à ces diverses charges, celles imposées par les lois du 29 décembre 1905 sur la caisse de prévoyance, et du 14 juillet 1908 sur la caisse des Invalides, on arrive à une augmentation de 4.000 francs de frais d'armement par an et par bateau.

La loi de 1907 ne fera qu'accroître ces frais.

En effet, du fait des prescriptions de cette loi, le tonnage des navires deviendra plus considérable, leur prix d'achat sera de 90.000 fr. au lieu de 80.000 fr. Les ceintures de sauvetage reviendront à 200 fr., le chronomètre vaudra au bas mot 800 fr. Mais ces charges ne seront pas annuelles et seront comprises

dans les frais de premier armement du bateau. D'autre part, la loi exige (art. 3 du décret du 20 septembre 1908), un second possédant soit le brevet de capitaine au long cours, de maître au cabotage, soit le diplôme d'élève ou d'officier de la marine marchande. Les fonctions de second étaient ordinairement remplies par un maître de pêche, dont le défaut de connaissances théoriques était compensé par une grande pratique de la pêche d'Islande, qui lui suffisait, en cas de maladie du capitaine, pour conduire son navire dans un port sûr. De plus il était en même temps trancheur. « Cette opération est très délicate... Elle consiste à fendre en entier le poisson, afin de le rendre tout à fait plat et à couper l'épine dorsale, à trois articulations, au-dessous de la cavité abdominale » (1).

Le maître de pêche sera donc remplacé dans ses fonctions par un officier de la marine marchande ; mais ce dernier, ne possédant pas les connaissances pratiques suffisantes, ne saura pas trancher la morue ; il sera toujours nécessaire de conserver à bord le maître de pêche et l'on aura deux hommes pour faire une besogne qu'un seul pouvait accomplir : soit 1.000 fr. par saison, plus 600 fr. pour la nourriture, environ 1.600 francs au bas mot ; le coffre à médicaments et

(1) Voir *Marins pêcheurs*, de Léon de Seilhac.

différents autres objets, 800 fr. ; le canot de sauvetage environ 200 fr. (d'un prix d'achat plus élevé, il sera vite hors d'usage et de ce fait coûtera environ 200 fr. par an) ; si l'inspecteur de la navigation impose un cuisinier, ce sera une dépense supplémentaire de 1.000 fr., ce qui fait un total de 3.600 fr. environ. Or un navire coûtant 80.000 fr. rapportait de 7.000 à 8.000 fr. y compris les charges qu'imposait la difficulté de trouver un équipage. La loi nouvelle ne permettra donc qu'un bénéfice de 3.400 à 4.400 fr. évidemment insuffisant, étant données les conditions hasardeuses dans lesquelles se font ces pêches.

Mais nous avons admis que l'armateur rétribuait sur sa part le second et le cuisinier.

Autrefois sur un équipage de 25 hommes, le capitaine, le trancheur et le mousse étaient improductifs en ce sens qu'ils ne pêchaient pas. Maintenant 20 hommes vont pêcher pour 25 ce qui diminuera d'autant la part de chacun. Les inscrits ont du reste vu ce danger et, en novembre 1909, par l'intermédiaire de leurs capitaines, ont porté une réclamation à la commission parlementaire de la marine. Donc de deux choses l'une, ou l'armement ne pourra subsister sans ces nouvelles charges, ou les marins seront moins payés ; la loi ira donc à l'encontre de ce qu'elle voulait, c'est-à-dire la protection de l'inscrit (1).

(1) Nous devons ces renseignements à l'obligeance de M. Fr. Gicquel, armateur à Paimpol.

Il est du reste lamentable de constater que depuis 1905 les armements de Paimpol diminuent :

Campagne	1905,	62 navires.
—	1906,	51 —
—	1907,	51 —
—	1908,	44 —
—	1909,	34 —
—	1910,	31 —

Et cependant la campagne de 1909 a été bonne, mais beaucoup d'amateurs ont hésité à continuer. Ils avaient du reste voulu déclarer le « lock out » en novembre 1909, et ne pas armer leurs bateaux, mais ils sont revenus sur leur décision. D'autres, ayant l'intention de construire de nouveaux navires, en ont été empêchés par les charges nouvelles que leur créait la loi.

CHAPITRE IV

Les bateaux thonnières de Groix.

Les ports de Bretagne et de Vendée, depuis l'île de Groix jusqu'aux Sables d'Olonne et l'île d'Yeu, sont les principaux qui arment pour la pêche au thon.

Le thonnier de Groix (1) a de 35 à 40 tonneaux, et est monté par un équipage de 5 à 6 hommes, y compris le mousse et le patron. La pêche au thon commence en juin pour finir en septembre ; pendant l'hiver ces bateaux se livrent à la pêche au draguage. Les engins pour l'été comprennent deux grandes perches de 15 mètres environ placées le long du mât ; elles soutiennent les lignes au nombre de 15 à 20 environ. Une sonnette est fixée à l'extrémité de ces perches. Le bateau met sous voiles et navigue à une vitesse de 6 à 10 nœuds. Lorsque le poisson est pris, il se débat au bout de la ligne et agite la sonnette de la perche. Les sorties durent de huit à quinze jours, et les bateaux rapportent leur pêche à Groix où deux usines s'occupent de la préparation des conserves de thon. Le bénéfice en est réparti de la façon suivante : 3 parts 1/2 à l'armement, 1 1/2 au patron, 4 aux hommes, une demie au mousse. En 1908, certains thonnières ont touché des parts variant de 300 à 2.000 francs tous frais payés.

Un navire entièrement gréé et armé vaut environ 18.000 francs. Généralement plusieurs marins se réunissent et versent chacun une certaine part du capital destiné à l'achat du navire. Ce sont donc de très petits capitalistes qui ont la majorité des bateaux.

(1) Voir journal *Le Yacht*, 1907.

La loi de 1907 va d'abord leur imposer un certificat de franc bord délivré par le bureau Veritas. Or, ces navires naviguent généralement avec 20 tonnes de lest. Lorsqu'ils reviennent des lieux de pêche, leur poisson peut peser au maximum 3.000 kilos, en sorte qu'avec tout l'armement ils ont un chargement de 25 tonnes alors qu'un bateau de 35 à 40 tonneaux peut facilement porter en lourd 75 tonnes. Le certificat de franc bord est donc parfaitement inutile. De plus les coffres à médicaments sont d'un prix fort élevé et évidemment trop chers pour la maigre bourse des pêcheurs. Si l'on ajoute à cela les autres frais y compris ceux de visite, on arrive à grever lourdement ces petits armateurs.

L'émotion soulevée par l'application de cette loi fut très vive à Groix où la majorité des insulaires ont une part dans les bateaux. En juin 1909, sur refus de l'inspecteur de la navigation de délivrer les certificats de visite, la flottille entière ne se soumit en rien aux injonctions de ce fonctionnaire et prit immédiatement le large, sans se préoccuper des pénalités qu'on pouvait encourir de ce fait.

CHAPTITRE V

Des charges de la loi en général.

Si nous avons insisté sur les quatre chapitres précédents c'est que l'application de la loi avait donné lieu à une certaine effervescence dans les différents ports dont nous nous occupions, effervescence qui s'était traduite par des grèves à Marseille et à Lorient, par un lock out à Paimpol, et à Groix par un refus d'appliquer la loi. Citons encore quelques exemples qui montrèrent la façon dont les inscrits interprètent la loi :

Le 21 mai 1909, l'équipage de la *Ville de Madrid* met sac à terre, car on lui avait donné comme jour de repos hebdomadaire un jour sur semaine, et on ne voulait pas lui rétribuer le travail accompli le dimanche. Le 20 août, les chauffeurs mécaniciens et soutiers du *Duc de Bragance* menacent de débarquer si on ne leur solde pas des heures supplémentaires.

Le 10 septembre, le personnel des machines du *Moïse* refuse de partir si on n'augmente pas l'effectif de trois soutiers.

Le 30 novembre, l'équipage du *Malvina* s'oppose à ce que ce paquebot prenne le large, sous prétexte qu'un accident a faussé la roue dentée du gouvernail, et s'obstine dans sa détermination malgré l'avis favorable donné par l'inspecteur de la navigation, et d'autres faits que nous pourrions encore citer.

Remarquons que nous voulons ici étudier les charges de la loi en général ; celle-ci n'ayant été appliquée que le 27 mars 1909, c'est-à-dire il y a à peine un an, il nous a été impossible de nous procurer des résultats précis.

Exposons cependant les renseignements que nous avons pu obtenir.

Le prix de revient d'un navire sera, du fait de la loi, augmenté dans la proportion $1/8$. En outre, toute une catégorie de constructeurs sera éliminée du fait de la loi. Ce sont les charpentiers qui sur nos côtes construisent les bateaux de pêche. Ces ouvriers se servent de gabarits (1) plus ou moins antiques, disposent les aménagements d'après des usages établis de longue date, le tout sans avoir jamais tracé un plan de bateau. Ce tracé demande, du reste, des connaissances mathématiques fort spéciales et que ne possèdent pas nos petits constructeurs. Or le décret

(1) Fausse membrure qui sert pour la construction du bateau.

du 21 septembre exige un plan d'ensemble du navire, des documents établissant que le tirant d'eau maximum a été déterminé conformément à son article 113. Et le propriétaire du navire, le plus souvent un pêcheur illettré, ne pourra indiquer au constructeur si le cubage du logement affecté à l'équipage est suffisant, si la surface de plancher est assez grande; en un mot le petit constructeur ou mieux le charpentier ne pourra plus construire; et cette construction avait l'avantage d'être bon marché. Le pêcheur sera donc forcé maintenant de recourir à la grande industrie et le prix de revient de son bateau s'élèvera considérablement.

De plus en appliquant le décret à la lettre, en donnant au poste le cube d'air et la surface prescrites, on arrive à des résultats extraordinaires.

Si l'on prend le cas d'un dundee de Gravelines de 32 à 35 tonneaux avec une longueur de flottaison de 14 m. 70 et monté par 7 hommes, on arrive à ceci (1):

Le volume d'air obligatoire est de 18m³ environ, la surface horizontale de 9 m² 200, la hauteur sous barrots de 1m. 83.

Or l'entrée du port de Gravelines nécessite des bateaux de peu de tirant d'eau; de plus, les formes d'un bateau allant en diminuant du pont à la quille,

(1) Voir *Yacht*, 1909.

pour donner au poste la hauteur de 1 m. 83 sous barrots, il est nécessaire de placer le plancher le plus bas possible, il sera donc long et étroit. Du fait de la largeur du bateau pour pouvoir obtenir la surface de 9^{m²} 200 on devra donner au dit plancher 5 mètres de longueur. Mais, l'été, pour la pêche au maquereau, ces navires embarquent 15 à 17 hommes, dans ce cas il faudra de 32 m³ 250 à 36 m³ 550 d'air et 17 m² 25 à 19 m² 55 de surface horizontale. Le plancher atteindra la longueur de 10 mètres environ, il ne restera donc pour embarquer les filets et l'aussière (1) que 3 ou 4 mètres de long, ce qui est absolument insuffisant.

L'armateur devra donc augmenter les dimensions de son bateau qui dans ces conditions lui reviendra évidemment plus cher.

Ce que nous venons de dire pour Gravelines, s'applique également à Etaples, Fécamp, Boulogne et d'une façon générale à tous les bateaux de pêche de plus de 25 tonneaux.

Le comité central des armateurs de France estime à au moins 10 millions le coût des charges de la loi.

« Il est bien difficile d'évaluer dès à présent les conséquences financières de la loi et de la sentence arbitrale, mais en fixant les nouvelles charges qu'elle

(1) Corde qui retient l'ancre.

entraîne à 10 millions de francs par an, on est certainement au-dessous de la vérité », nous dit M. Charles Roux dans un article de la *Revue des Deux-Mondes*, intitulé : « Les grèves et l'inscription maritime ».

Au moment de l'adoption de la loi quelques armateurs avaient évalué les frais de la nouvelle loi de la façon suivante :

12 hommes sont exigés par l'article 25	
ou 8 suffisent	1.300.000
Les heures supplémentaires coûtent. .	1.700.000
Les articles 27 et 28.	4.500.000
Soit au total. . .	7.500.000

Si l'on ajoute à ce total les 4.800.000 francs de charges non compensées par les primes de la loi de 1906 et dues à la loi du 20 décembre 1905 sur la caisse de prévoyance on arrive à un total de : 12.300.000.

Par suite de la sentence du président Ditte, on doit, le dimanche, remplacer les inscrits pour effectuer le travail journalier et les hommes embauchés à cet effet sont payés 4 fr. 50 par jour.

La loi nécessitait un homme par 3 fourneaux, l'administration de la marine a conclu qu'il fallait un chauffeur par 3 fourneaux ; il faut alors 30 hommes où 12 pouvaient facilement suffire.

La compagnie générale transatlantique estime ses charges pour ses services méditerranéens à environ

170.000 francs, les heures supplémentaires à 1 million (pour l'ensemble des services). La compagnie des Messageries Maritimes (section Marseille), évalue à 1 million les heures supplémentaires et la solde du personnel embarqué le dimanche pour remplacer celui qui se repose.

Nous avons dit précédemment que la loi imposait également une augmentation du personnel. La solde nécessitée pour cette augmentation est environ de 125 à 130.000 francs, si l'on y ajoute la nourriture et les jours de repos payés qui se chiffrent à environ 250.000 francs et les frais imposés par le nouveau matériel de sauvetage qui se montent à 5 ou 600.000 francs, nous arrivons à un total variant de 875.000 à 980.000 francs (1), dans lequel nous ne comprenons pas les frais accessoires nécessités pour les visites, les réparations effectuées pour satisfaire aux exigences du décret du 21 septembre 1908. L'augmentation du personnel de la machine est calculée par M. Auguste Pawlowski de la façon suivante :

« Un navire possédant 4 chaudières et 12 fourneaux exige aujourd'hui deux chauffeurs et un chauffeur graisseur de supplément ; le type de 3 chaudières et 9 fourneaux, 2 soutiers et un chauffeur graisseur (1 chauffeur il est vrai est supprimé) ; le type 2 chaudières, 6 fourneaux réclame un troisième mécanicien, 1 chauffeur graisseur (en remplacement d'un chauffeur et 3 sou-

(1) Auguste Pawlowski, *La marine marchande et l'inscription maritime*.

tiers); le type 8 chaudières, 32 fourneaux, 1 chauffeur graisseur, 2 alimenteurs, 2 soutiers ; enfin un type à 4 chaudières, 12 fourneaux, 1 chauffeur graisseur, 1 alimenteur, 2 ou 3 soutiers ».

Notons que la plupart de nos paquebots modernes ont des installations nouvelles qui permettent d'apporter presque sans main-d'œuvre le charbon à la machine.

La compagnie Cyprien Fabre prévoit une dépense de 40.000 francs pour le repos hebdomadaire, et les heures supplémentaires, plus 20 à 50.000 francs pour les frais du matériel de sauvetage, ce qui fait de 60.000 à 90.000 francs de charges nouvelles.

La compagnie des Transports maritimes suppose une dépense de 70.000 francs, plus 20.000 francs environ pour le repos hebdomadaire, soit 90.000 francs.

La maison Worms et Cie estime qu'un navire de 800 tonneaux naviguant sous pavillon anglais coûtera 87.600 francs par an et 127.944 sous pavillon français, soit 40.344 francs de différence ; l'équipage anglais ne comptant que 12 hommes contre 16 dans notre marine.

Les petits caboteurs sont également écrasés par les charges de la nouvelle loi.

Pour eux les nouveaux engins de sauvetage, le chronomètre, etc., coûteront très probablement plus cher que ce que pourraient rapporter les prix des frets dans l'espace d'une année. Dans une séance de la

Chambre de commerce de Brest, le président donnait lecture du compte rendu d'une réunion d'armateurs au cabotage qui avait eu lieu à Roscoff, et où ces derniers réclamaient la suppression des visites périodiques et trouvaient injuste de payer pour un bateau de faible tonnage un droit de visite de portance qui serait le même pour un grand paquebot.

Plusieurs armateurs nous ont affirmé avoir eu l'intention de faire construire de nouveaux bateaux, mais avoir reculé devant les charges de la loi et même décidé de vendre les navires qu'ils possédaient.

Enfin la construction souffre beaucoup du retard apporté au vote ou au rejet du projet de loi Lamy. Principalement les chantiers de Boulogne se ressentent de l'incertitude dans laquelle ils se trouvent.

Du reste, il est étonnant de constater que ni les armateurs, ni les mécaniciens, ni les équipages ne sont contents de la loi.

L'armement, venons-nous de dire, se plaint des charges qui l'écrasent, les officiers craignent que leur autorité ne soit ébranlée, d'autre part, la situation nouvelle leur semble identique à l'ancienne, les mécaniciens trouvent que la loi a été faite par des gens maladroits et ignorants, que les sociétés de classification ont pris trop d'importance, de plus ils ne peuvent bénéficier des places d'inspecteur de la

navigation : l'équipage prétend qu'on n'a pas assez déterminé ses devoirs et surtout ses droits. En un mot, la loi a été plutôt mal accueillie dans tous les milieux.

CHAPITRE VI

Effets sociaux de la loi,

La loi aura-t-elle une répercussion sur la condition sociale du marin ? Nous avons dit plus haut que le personnel devait être augmenté.

Il semble donc que les offres seront plus nombreuses et par suite que l'inscrit pourra de ce fait demander un accroissement de son salaire, mais il ne faut pas non plus perdre de vue que l'armement ne peut s'imposer de trop lourdes charges sous peine de succomber.

D'autre part, les inscrits sont en nombre suffisant pour compléter les effectifs nécessités par la loi.

Quant à la condition matérielle des hommes à bord, il est nécessaire d'établir une distinction.

Il est hors de doute qu'au siècle dernier, l'installa-

tion des postes était défectueuse, que la nourriture était fort souvent mauvaise.

Depuis quelques temps, les bateaux, construits sur des données spéciales, permettent de donner aux hommes un plus grand confort, la nourriture a été plus soignée en ce sens que les denrées sont de bonne qualité.

« Nous ne méconnaissons nullement le but humanitaire des lois sociales votées par les Chambres, et sommes fort partisan de l'amélioration graduelle des conditions d'existence des marins à nos bords » disait encore M. Charles Roux dans l'article que nous avons cité précédemment. Ajoutons à cela que les salaires s'étaient élevés à la suite de la grève du Havre de 1900 et la moyenne de la solde est plus forte en France qu'ailleurs (1). Le salaire d'un maître d'équipage est en moyenne à l'étranger de 123 francs par mois, il est de 132 fr. 50 au Havre, de 100 francs à Marseille. Pour les matelots le tarif au Havre est de 80 francs par mois, celui de Marseille de 83 francs la moyenne des tarifs étrangers est de 78 francs.

Cependant il existait encore des navires où l'étroitesse et l'obscurité du poste, la mauvaise qualité de la nourriture, rendaient pénible la vie du bord ; ces

(1) Mouffet, *Les conditions de travail dans la marine marchande*.

navires sont du reste en très petite quantité et peuvent être considérés comme l'exception.

En un mot, nous pouvons conclure que la vie matérielle des hommes à bord s'était beaucoup améliorée, que d'autre part les salaires avaient augmenté et que, par suite, la loi de 1907 aura surtout pour effet de consacrer le principe du repos hebdomadaire, et de forcer les armateurs qui sont encore en retard sur leurs collègues, à donner à leur personnel un plus grand confort.

CHAPITRE VII

Rapports de la loi et du Yachting

Il semble à première vue que s'occuper d'une question touchant le yachting sorte du cadre d'une thèse. Un tel sujet n'a peut-être jamais été traité dans un ouvrage économique ou juridique et, de ce fait, il nous est nécessaire pour pouvoir justifier cette étude de montrer l'importance de la navigation de plaisance et ce, au triple point de vue économique, social et militaire.

Remarquons du reste que dans, les pays étrangers, les sports nautiques sont l'objet de la bienveillante attention des gouvernants.

En Angleterre, principalement, le yachting représente une branche colossale de l'industrie maritime,

En Allemagne, l'empereur lui-même a contribué au développement de la marine de plaisance. Ce pays après avoir été longtemps tributaire de la Grande-Bretagne a voulu ne rien devoir à la construction étrangère.

En 1907, MM. Krupp von Bohlen et Halbach firent construire dans un chantier allemand une grande goélette de course la *Germania* ; en 1909, le kaiser commandait à Max Oertz les plans d'un bateau de 400 tonneaux dont la construction devait être confiée à des établissements allemands ; le *Skipper* (1) et l'équipage furent recrutés en Allemagne.

En Belgique, le roi Léopold II fit d'Ostende le troisième centre de yachting européen après Cowes et Kiel.

En Espagne, le jeune roi barre lui-même ses bateaux de course, dote de nombreux prix les régates de ce pays et réserve certaines séries à la construction purement espagnole.

La flotte de plaisance française comptait, en

(1) Patron à bord d'un yacht de course.

1866 (1), 144 yachts à voiles et 102 yachts à vapeur de plus de 10 tonneaux avec un tonnage total de 3.910 tonneaux pour la voile et de 8.427 tonneaux pour la vapeur. En 1906, elle comprend 145 yachts à voiles et 171 à vapeur avec 4.325 tonneaux pour la voile et 20.297 tonneaux pour la vapeur.

Si l'on compare ces chiffres aux statistiques de la marine, nous trouvons que la navigation de plaisance représente pour la vapeur un cinquantième de la flotte marchande et pour la voile un vingtième.

Ce qu'il faut également noter, c'est le commerce auquel donnent lieu les croisières et les régates.

Chaque année, la « Ligue maritime française » donne une grande semaine analogue à celles de Cowes et de Kiel tantôt sur les côtes de la Manche, tantôt sur celles de l'Océan Atlantique.

Cette grande semaine a été organisée de façon à grouper les différentes sociétés nautiques, à éche-lonner leurs régates dans un certain laps de temps, et à doter ces régates de prix élevés, le tout pour réunir le plus grand nombre possible de bateaux de course français et étrangers et pour favoriser le développement du yachting dans notre pays.

Par les touristes qu'elles attirent, ces manifestations sportives sont une source de bénéfices pour les

(1) Journal *Le Yacht*, 1906.

pays dans lesquels elles ont lieu. Car il faut encore remarquer, que la navigation de plaisance développe le tourisme nautique.

D'autre part, en examinant la question au point de vue social, on constate que la population côtière est d'une façon générale assez pauvre.

Les marins pêcheurs ne gagnent qu'à peine leur vie ; ils sont toujours à la merci d'un coup de vent qui détruira leurs engins de pêche. Nous parlons ici du pêcheur, propriétaire de son bateau et dont l'équipage contribue à l'armement, en fournissant une certaine partie de ces engins (cordes, filets, casiers, etc.). La question serait toute autre pour le chalutier à vapeur dont un armateur assure l'avitaillement.

Mais sur certaines de nos côtes, le pêcheur pendant l'été se fait « yachteur » (1) suivant sa propre expression. La situation va dès lors changer totalement. Sa solde d'été le fera vivre pendant l'hiver et même pendant cette période de l'année, il touchera divers émoluments (frais de garde des yachts désarmés, avances de yachtmen pour la mauvaise saison).

Voici, du reste, des chiffres qui viennent à l'appui de ce que nous venons d'avancer. Ils ont été recueillis au Dourduff en mer, petit port qui compte un grand nombre de marins réputés pour leur habi-

(1) S'embarque sur un yacht.

leté dans la manœuvre d'un bateau de course et qui pendant l'hiver font la pêche à la ligne sur des bateaux de 3 à 4 tonneaux au maximum.

Un patron gagne pendant l'hiver de 100 à 125 francs par mois ; un marin de 70 à 80 francs.

En été, embarqué sur un yacht, il touche 225 fr. par mois en moyenne (la saison dure pendant juin, juillet, août et septembre et quelquefois commence en mai, cela fait 900 francs), plus 15 % sur les prix, ce qui lui rapporte environ 200 francs et 20 francs par premier prix, ce qui peut lui donner à peu près 100 francs au minimum.

Le propriétaire fournit généralement l'habillement et la composition du sac est le plus souvent très complète (vêtements de pluie, vêtements de laine, vêtements de toile, vêtements de treillis, tenue de bord, environ 150 francs au bas mot). Tout cet habillement peut servir pour l'hiver. Les prestations faites à la caisse des Invalides, avancées par le propriétaire, ne sont jamais retenues à l'homme.

Si nous ajoutons une solde d'hiver de 150 francs, nous trouvons un total de 1.600 francs environ pour les 4 mois de navigation d'été, plus 800 francs pour les huit mois d'hiver.

Et, dans cette énumération nous n'avons pas compté les bénéficiers journaliers, tels que pourboires et autres. Voilà donc toute une population à l'abri

de la misère, si nous ajoutons que ceux qui restent sur leurs bateaux de pêche, vendent plus cher leur poisson, car il arrive en moins grande quantité sur les places d'achat.

Enfin, au point de vue militaire, il importe de noter que les équipages de bateaux de course forment un excellent élément pour le recrutement de notre marine nationale. Ces hommes sont généralement parfaits manœuvriers très habiles, adroits et rapidement au courant de leur nouveau métier.

Dans ces conditions il semble utile de s'occuper de la navigation de plaisance.

Étudions donc la question suivante primordiale par le développement de cette branche de la marine.

La loi de 1907 va-t-elle donner une existence juridique au yachting ?

Lors de l'élaboration du code de commerce, la navigation de plaisance était une chose inconnue.

Vers 1860 on ne comptait en France que 4 ou 5 yachts dignes de cette appellation.

Le 23 mai 1862, une circulaire ministérielle du ministre secrétaire d'état de la marine et des colonies, le comte de Chasseloup-Loubat, autorisait les yachts à naviguer avec un simple permis destiné à remplacer le rôle d'équipage.

Une loi du 20 juillet 1897 créait le permis de navigation de plaisance (art. 1 et 2 de la loi).

Mais, par ailleurs, le yachting vivait sous un régime d'entière liberté. La loi de 1907 lui dicte ses devoirs ; sans lui imposer la réglementation du travail, chose évidemment inutile, car le service à bord d'un yacht est des plus agréables et des plus faciles, elle le soumet aux prescriptions du titre I sur la sécurité de la navigation et à nombre de dispositions du décret du 21 septembre 1908.

Si la navigation de plaisance a des devoirs, elle doit avoir évidemment des droits ; elle subit le régime des navires de commerce, elle est donc assimilée aux navires de commerce. Mais alors se posera cette question :

La faculté d'abandon peut-elle être admise en faveur du yachting ?

Nous savons que le code de commerce déroge au droit commun et divise en deux parties la fortune de l'armateur : sa fortune de mer représentée par son navire, et sa fortune de terre (meubles, immeubles, etc.). La cour d'Aix avait donné une réponse négative à la question que nous venons de poser et dans les circonstances suivantes :

Au moment de la croisière Alger-Toulon faite en mai 1905 et réservée aux canots automobiles, le *Malgré tout* désarmé, fut remorqué jusqu'à Mahon par le vapeur anglais *Colonas*. Le propriétaire du yacht abandonna son navire. Le capitaine du vapeur

anglais intente une action et demande une indemnité de 1.243 francs. Le tribunal civil de Toulon la lui accorde dans un jugement du 18 décembre 1906. « Attendu qu'étant donnée la pensée qui a inspiré le législateur, l'article 216 ne saurait viser que la marine marchande qui, dans sa généralité, ne comprend que les bâtiments naviguant dans un but de lucre et de négoce ; que le *Malgré tout* ne rentre pas dans cette catégorie... ». La cour d'Aix confirme ce jugement par un arrêt du 25 juillet 1908 et de la façon suivante :

« Attendu qu'aux termes de l'article 216 du code de commerce, le propriétaire d'un navire pour s'affranchir des obligations contractées pour son capitaine, doit faire l'abandon non seulement du navire mais aussi du fret ; qu'il ne peut y avoir de fret pour un navire de plaisance qui n'est employé à prix d'argent, au transport ni des personnes, ni des marchandises ; qu'il est donc certain que n'entrent pas dans cette catégorie de navires pouvant faire l'objet de l'abandon, ceux qui comme le *Malgré Tout* servent uniquement au plaisir de leur propriétaire et à l'aide desquels on ne se livre à aucune opération maritime commerciale. »

Et cependant la même cour d'Aix avait décidé en 1883 que l'article 215 du code de commerce, décrétant que « le navire prêt à faire voile, n'est pas sai-

sissable si ce n'est à raison des dettes contractées pour le voyage qu'il va faire », devait s'appliquer à la navigation de plaisance.

La cour de Paris, dans un arrêt du 1^{er} décembre 1884, dit que « l'article 197 du code de commerce ne distingue pas entre les bâtiments de mer, de commerce ou de plaisance ».

La même cour, par arrêt du 17 mars 1904, décide que l'officier public compétent pour vendre un yacht est le courtier maritime.

La loi de 1907, venons-nous de dire, assimile les yachts aux navires de commerce, c'est donc que, depuis cette loi, l'article 216 du code de commerce s'applique indistinctement aux deux catégories de navires et que le yachting a définitivement conquis une existence juridique consacrée par le législateur.

De plus, ce même article 216 parle de l'abandon du navire et du fret. Or, la cour d'Aix motive son arrêt en disant que l'abandon suppose un bateau et un fret. Mais un navire de commerce naviguant sur lest, ce qui est un cas très fréquent dans la marine marchande française, bénéficie de l'abandon ; et cependant sa valeur est souvent fort minime alors que beaucoup de nos grand yachts, par la richesse de leurs aménagements, le luxe de leurs installations couvriraient par leur prix de vente et d'une façon fort rémunératrice les dommages qu'ils auraient pu causer

De plus, l'arrêt de la cour d'Aix inaugurerait une jurisprudence qui pouvait être fatale au yachting. Les risques de la navigation de plaisance seraient par trop considérables.

Quel propriétaire pourra consentir à laisser naviguer son bateau lorsqu'il se sait à la merci d'une fortune de mer qui pourra causer sa ruine. Il n'aura qu'une ressource, c'est de désarmer ou de faire passer son yacht sous pavillon étranger.

En Angleterre, M. Preston, dans la préface de son ouvrage intitulé « Yachting under Statute » (1) conclue qu'il faut appliquer aux yachts les dispositions du « Merchant shipping act » de 1862 qui limite la responsabilité de l'armateur à 15 livres par tonne s'il y a eu accident de personne, à 8 livres dans les autres cas. Il nous paraît donc évident que la loi de 1907 a donné au yachting son statut légal. Le règlement d'administration prévu à l'article 49 de la loi n'ayant pas encore paru, nous ne pouvons évidemment pas savoir s'il imposera des charges à la navigation de plaisance.

(1) Le yachting et les lois.

CONCLUSION

Nous faisons un grief à la loi des conséquences qu'elle comporte, mais nous ne saurions nier que le législateur a été guidé par de nobles pensées.

Dans un but humanitaire et social il a voulu diminuer le nombre des naufrages, réglementer le travail à bord, assurer le repos hebdomadaire. Mais nous reprocherons trois choses principales au texte de 1907 :

1° Une atteinte au principe d'autorité du capitaine.

2° L'ambiguïté de ce texte.

3° Les charges nouvelles qu'il va faire peser sur l'armement.

A l'heure actuelle la décadence maritime de la France est chose évidente.

D'après les statistiques du Bureau Veritas publiées en septembre 1909, la France n'occupe qu'un rang bien inférieur dans l'ensemble des marines de commerce.

DÉSIGNATION	VAPEURS (tonneaux)	DÉSIGNATION	VOILIERS (tonneaux)
Angleterre . . .	10 750 672	Angleterre . . .	1 488 430
Allemagne . . .	2 347 224	Etats-Unis . . .	1 304 169
Etats-Unis . . .	1 234 466	Norvège . . .	629 719
Norvège . . .	855 053	Russie . . .	582 577
France . . .	801 891	France . . .	505 385
Japon . . .	710 791	Allemagne . . .	462 234
Italie . . .	600 532	Italie . . .	408 963
Pays-Bas . . .	585 409	Suède . . .	220 995
Suède . . .	564 389	Japon . . .	170 781
Russie . . .	495 529	Grèce . . .	151 619
Autriche . . .	451 240	Danemarck . . .	109 755
Espagne . . .	432 745	Pays-Bas . . .	79 478
Danemark . . .	398 653	Espagne . . .	56 687
Grèce . . .	296 171	Autriche . . .	13 565

La France occupe donc le cinquième rang tant pour la marine à voiles que pour celle à vapeur.

La décadence nous semble évidente, si nous voulons comparer ces chiffres à ceux qui nous sont donnés par les statistiques de 1887.

PAYS	VAPEURS (TONNEAUX)	AUGMENTATION (tonneaux)
Angleterre	6 592 000	4 158 672
France	722 000	79 891
Allemagne	627 000	1 720 224
Etats-Unis	532 000	702 466
Norvège	150 000	705 053

Au point de vue de la construction nous occupions en 1907 le quatrième rang. La France construit 27

fois moins que l'Angleterre, 8 fois moins que les Etats-Unis, et 4 fois moins que l'Allemagne.

Cet ensemble de chiffres prouve suffisamment la décadence de notre marine marchande, mais quelles en sont les causes. Cette question est fort complexe et résolue de diverses façons.

Notons cependant deux choses qui intéressent particulièrement notre sujet, à savoir les grèves et les charges imposées à l'armement.

La première de ces deux choses fait désertir les lignes françaises par crainte de retard illimité. Le fret français lui-même abandonne notre marine. De 1900 à 1907, le pourcentage des navires étrangers dans nos ports varie de 74,5 % à 77,5 % pour l'entrée et de 66,4 % à 72,38 % à la sortie.

Les grèves de Marseille, avons-nous dit plus haut, ont causé une perte sèche de plus de 100 millions.

Une comparaison entre les chiffres d'affaires faite en 1908 et 1909 pour la période de mars à juillet, à la compagnie des Transatlantiques, accuse un déficit de 147.834 francs.

L'Allemagne se réjouit des troubles actuels, et pense transporter le commerce de Marseille à Gênes.

Et la grève de 1909, il faut bien l'avouer, nous venait de l'ambiguïté de la loi.

Quant aux charges, nous avons suffisamment fait ressortir précédemment ce que la loi nouvelle coûte-

rait à l'armement. Est-ce bien le moment où une industrie dépérit pour augmenter son passif. Ne serait-il pas préférable au contraire de dégréver la-dite industrie et de lui faciliter les moyens de lutter à armes au moins égales avec les autres marines étrangères.

« Dites bien, s'écrie un armateur, que les dernières réglementations de l'armement nous ont jeté dans le plus profond découragement, dans la plus amère tristesse. Nous ne pouvons plus armer un bateau, débarquer un homme, nous ne sommes plus les maîtres chez nous, et nous considérons que nous nous trouvons à un tournant de la navigation commerciale. Nous en sommes venus à penser unanimement que la situation est désespérée et nous nous demandons avec angoisse, non pas qu'allons-nous devenir, mais quand notre flotte disparaîtra-t-elle. En un mot, c'est la faillite assurée d'ici vingt ans. S'il nous était loisible, nous passerions la main, malgré tout notre passé, quoiqu'il put en coûter à notre amour propre, à nos traditions de famille » (1).

La loi n'a pas encore eu le temps d'exercer ses tristes effets sur notre armement, mais dans cette période de décadence maritime, ne viendra-t-elle pas

(1) Aug. Pawlowski, *La marine marchande et l'inscription maritime*.

accélérer cette chute de notre marine. Ce sont là de bien graves questions qui ne pourront être résolues que dans plusieurs années, et nous craignons bien, hélas ! que nos prévisions ne se réalisent et qu'à l'époque où l'on pourra étudier plus amplement les résultats de la loi, on ne puisse en constater que les funestes conséquences et la disparition complète de notre flotte marchande.

ANNEXE I

Loi du 17 avril 1907

**concernant la sécurité de la navigation
et la réglementation du travail à bord des navires
de commerce (1).**

TITRE PREMIER. — *De la sécurité de la navigation maritime.*

**Chapitre premier. — Navires nouvellement construits
et navires nouvellement acquis à l'étranger.**

Article premier. — Aucun navire français à voiles, à vapeur ou à propulsion mécanique, de commerce ou de pêche ou de plaisance, de plus de 25 tonneaux de jauge brute, ne peut être mis en service sans un permis de navigation délivré par l'administrateur de l'inscription maritime après constatation par la commission prévue à l'article 4 ci-après :

1° Que toutes les parties du navire sont dans de bonnes conditions de construction et de conservation, de navigabilité et de fonctionnement ou que le navire est coté à la première cote d'un des registres de classification désignés par arrêté du ministre de la marine, après avis du conseil supérieur de la navigation maritime ;

2° Qu'il a été satisfait au règlement d'administration publique prévu à l'article 53 ci-après, concernant l'aménagement, l'habitabilité et la salubrité des locaux de toute nature ;

(1) *Journal Officiel* du 20 avril 1907.

3° Que le navire est pourvu des instruments et documents nautiques ainsi que des objets d'armement et de rechange énumérés dans le même règlement ;

4° Que l'installation à bord et le fonctionnement des embarcations et des appareils ou engins de sauvetage, ainsi que le matériel médical, sont conformes aux dispositions du même règlement ;

5° Que les prescriptions de ce règlement relatives au calcul du tirant d'eau maximum et aux marques indiquant ce maximum sur la coque du navire ont été observées ; le certificat de franc-bord délivré par une société de classification reconnue par le ministre de la marine pourra tenir lieu de cette constatation ;

6° S'il s'agit d'un bateau à vapeur, ou qui comporte des appareils à vapeur, que ces appareils satisfont aux conditions qui seront prescrites dans le règlement d'administration publique prévu à l'article 53 de la présente loi ;

7° Que le nombre maximum des passagers de toute catégorie, pouvant être embarqués sur le navire, est conforme aux prescriptions du règlement d'administration publique prévu à l'article 53 de la présente loi.

Art. 2. — Pour les navires construits en France, les constatations prescrites au précédent article sont effectuées :

a) Pour celles qui sont relatives à la coque, dans le port de construction où cette première visite a toujours lieu à sec. Les navires cotés à la première cote de l'un des registres de classification indiqués ci-dessus seront dispensés de cette constatation ;

b) Pour toutes les autres, dans le port où doit avoir lieu le premier armement du navire.

Pour les navires construits sous le régime de la loi du 19 avril 1906, les constatations ci-dessus dispensent de celles prévues par l'article 4 de la loi du 30 janvier 1893.

Pour les navires construits ou acquis à l'étranger, les mêmes constatations ont lieu, dans les mêmes conditions, dans le port de France où le navire est conduit pour être francisé.

Art. 3. — Aucun navire étranger ne pourra embarquer des passagers dans un port français s'il n'a fait constater par la commission prévue à l'article 4 ci-après qu'il satisfait aux conditions imposées aux navires français par l'article premier de la présente loi.

Toutefois les navires susvisés seront dispensés de ces constatations, sur présentation, par les capitaines, de certificats de

leur Gouvernement reconnu par le ministre de la marine, équivalents au permis de navigation français, et à condition que les mêmes avantages soient assurés aux navires français dans les ports de leur nationalité.

Art. 4. — Les différentes constatations visées à l'article 1^{er} sont effectuées, partout où il y aura lieu d'en constituer, par des commissions de visite composées chacune comme suit :

L'administrateur de l'inscription maritime du quartier, ou, en cas d'empêchement, l'administrateur qui lui est adjoint ou qui peut lui être adjoint à cet effet ;

L'inspecteur de la navigation maritime prévu à l'article 7 de la présente loi ;

Un capitaine au long-cours ayant accompli en cette qualité au moins quatre années de commandement ;

Un autre navigateur, soit capitaine au long-cours s'il s'agit de navigation au long-cours, soit maître au cabotage s'il s'agit de petit cabotage ou de pêche, ayant accompli quatre années au moins de navigation en l'une de ces qualités ; les maîtres au cabotage devant être munis du brevet supérieur lorsqu'il s'agit de navires à vapeur ou à propulsion mécanique ; à défaut, un officier de marine en activité ou en retraite ;

Un ingénieur des constructions navales en activité ou en retraite, ou un ingénieur civil de nationalité française ;

Un représentant des compagnies françaises d'assurances maritimes ;

Un expert de nationalité française, appartenant à une société française de classification ;

Un officier-mécanicien breveté de la marine marchande ayant au moins quatre ans de navigation maritime en cette qualité ; à défaut, un officier-mécanicien de la marine, en activité ou en retraite ;

Le directeur de la santé du port ou un médecin sanitaire le suppléant ; à défaut, un médecin de la marine en activité ou en retraite, ou un médecin civil ;

Un représentant des armateurs et un représentant du personnel soit du pont, soit des machines, soit du service général, selon la visite dont il s'agit, prennent part aux délibérations de la commission avec voix délibérative, le représentant du personnel devant avoir au moins soixante mois de navigation.

L'administrateur de l'inscription maritime est président de la commission.

Il devra dresser, au commencement de chaque année, une liste générale des personnes rentrant dans les catégories ci-dessus énoncées et susceptibles de faire partie des commissions de visite prévues au présent article. Cette liste sera soumise à l'approbation du ministre de la marine, et à celle du ministre du commerce et de l'industrie en ce qui concerne la désignation des représentants des armateurs et des assureurs.

L'administrateur de l'inscription maritime désignera sur cette liste, par roulement, à moins d'impossibilité, en tenant compte des absences et autres empêchements, les membres de la commission qui sera chargée, pendant une période déterminée, de toutes les visites des bâtiments nouvellement construits ou nouvellement acquis à l'étranger.

Le représentant des armateurs, le capitaine au long-cours et le représentant du personnel naviguant, seront désignés par l'administrateur de l'inscription maritime sur des listes dressées par chacun des groupements professionnels intéressés.

Ils ne devront pas avoir encouru de condamnation pour infractions à la présente loi.

Chapitre II. — Navires en services.

Art. 5. — Après leur mise en service, les navires français visés à l'article premier devront être examinés dans les ports de France ou dans ceux des colonies qui auront été désignés par décret, lorsque douze mois se seront écoulés depuis la dernière visite qu'ils auront subie.

Les navires arrivant dans un de ces ports après le délai de douze mois, pourront être dispensés de la visite ci-dessus prescrite dans ce port s'il n'y laissent qu'une partie de leur chargement et s'ils se rendent dans le délai d'un mois à un des autres ports, désigné par décret, où ils devront la subir.

Ils devront être visités également dans l'intervalle, par décision de l'administrateur de l'inscription maritime, toutes les fois qu'ils ont subi de graves avaries ou de notables changements dans leur construction ou dans leurs aménagements, et chaque fois que l'armateur en fait la demande.

Ces visites porteront sur la coque, l'armement et les appareils à vapeur ou à propulsion mécanique.

Les navires à visiter seront laissés à flot, à moins que la commission, chargée, conformément à l'article 6 ci-après, de la visite, n'en décide autrement.

La commission pourra exiger, si elle le juge indispensable, que le navire lui soit présenté à l'état lège.

Toutefois, ceux qui sont affectés à une navigation de long-cours ou de cabotage international, aux grandes pêches ou à la pêche au large, à voiles, à vapeur ou à propulsion mécanique, ne pourront passer plus de trois ans s'ils sont en bois, plus de dix-huit mois s'il sont en fer ou en acier, sans être visités à sec, soit dans un port de France, soit dans un port des colonies désigné par décret, conformément aux prescriptions du premier paragraphe du présent article.

Pour l'exécution de cette prescription, les armateurs devront faire connaître à l'administrateur de l'inscription maritime le moment où leurs navires passeront en cale sèche. Les visites à sec prescrites devront coïncider, si les délais indiqués au paragraphe précédent le permettent, avec le passage des navires en cale sèche.

Les navires qui auront conservé la première cote à l'un des registres de classification désignés comme il est dit à l'article premier ci-dessus, seront dispensés de l'obligation des visites à sec.

Les navires étrangers prenant des passagers dans les ports français seront soumis, dans ces ports, aux visites annuelles et aux visites après avaries graves ou notables changements prescrits par le présent article.

Toutefois, ils seront dispensés de ces visites sur présentation, par les capitaines, de certificats de leur gouvernement, reconnus, par le ministre de la marine, équivalents aux certificats de visite français et à condition que les mêmes avantages soient assurés aux navires français dans les ports de leur nationalité.

Art. 6. — Les visites indiquées à l'article précédent sont effectuées par une commission composée de l'administrateur de l'inscription maritime, président, de l'inspecteur de la navigation maritime, et d'au moins deux experts techniques pris par roulement, à moins d'impossibilité par l'administrateur de l'inscription maritime sur la liste générale prévue au § 13 de l'article 4 de la présente loi, parmi les officiers de marine, capitaines au long-

cours, officiers mécaniciens de la marine marchande, ou parmi les ingénieurs, suivant le cas.

Art. 7. — Il sera créé dans chacun des ports désignés par décret, sous l'autorité de l'administrateur de l'inscription maritime, un inspecteur de la navigation maritime qui visitera tout navire français ou étranger en partance pour un voyage au long-cours, au cabotage national ou international ou pour une campagne aux grandes pêches, et s'assurera que ce navire est dans de bonnes conditions de conservation et de navigabilité; que les générateurs de vapeur, l'appareil moteur et tous les appareils à vapeur ou autres appareils mécaniques accessoires sont en bon état; que les instruments nautiques sont en bon état de fonctionnement; que les cartes marines et tous documents nécessaires peuvent être utilisés pour le voyage projeté; que l'effectif est suffisant pour assurer normalement l'exécution des articles 21 à 30 ci-après, eu égard à la navigation entreprise, et d'une manière générale, que le navire satisfait aux prescriptions des divers paragraphes de l'article premier de la présente loi.

Il examinera les vivres, les boissons, l'eau potable, et s'assurera que les prescriptions de l'article 31 ci-après sont observées; il pourra à cet effet ordonner tout prélèvement de vivres, de boissons ou d'eau potable, ainsi que toute analyse ou autre moyen de vérification.

Les visites de partance ne seront jamais obligatoires qu'une fois par mois dans le même port pour les navires y revenant à intervalles plus fréquents.

Toutefois, l'inspecteur de la navigation maritime pourra, quand il le jugera utile, visiter tout navire présent dans le port.

Il visitera tout navire qu'une plainte précise et circonstanciée, envoyée en temps utile pour que le départ du navire ne soit pas retardé et signée par au moins trois hommes de l'équipage, lui aura signalé comme se trouvant dans de mauvaises conditions de navigabilité, d'hygiène ou d'approvisionnement en vivres et boissons.

Il interdira ou ajournera jusqu'à l'exécution de ses prescriptions le départ de tout navire, de quelque catégorie et de quelque nationalité qu'il soit qui, par son état de vétusté, son défaut de stabilité, les conditions de son chargement ou pour toute autre cause prévue à l'article 1^{er} de la présente loi, lui semblera

ne pouvoir prendre la mer sans péril pour l'équipage ou les passagers.

Les motifs de l'interdiction seront notifiés immédiatement par écrit au capitaine du navire.

Art. 8. — Le capitaine du navire à qui l'autorisation de départ aura été refusée ou qui jugera excessives les prescriptions de l'inspecteur de la navigation maritime pourra faire appel de cette décision auprès de l'administrateur de l'inscription maritime. Celui-ci, dans le délai de vingt quatre heures, devra faire procéder à une contre-visite par une commission composée de trois experts pris par roulement, à moins d'impossibilité, sur la liste générale prévue au paragraphe 13 de l'article 4 de la présente loi, parmi les officiers de la marine, capitaines au long cours, officiers mécaniciens de la marine marchande, ou parmi les ingénieurs, suivant le cas.

Cette commission statuera après avoir entendu l'inspecteur de la navigation maritime et l'appelant, et hors leur présence.

Art. 9. — Les inspecteurs de la navigation maritime seront nommés par le ministre de la marine qui les choisira, autant que possible, parmi les capitaines au long cours et les maîtres au cabotage ayant exercé pendant au moins quatre ans un commandement à la mer, ou au besoin parmi les officiers de marine en retraite.

Les capitaines visiteurs actuels sont aptes à être nommés inspecteurs de la navigation maritime. Ils peuvent également être adjoints à l'inspecteur titulaire.

Un décret rendu sur la proposition du ministre de la marine et du ministre du commerce et de l'industrie, après avis du conseil supérieur de la navigation maritime, déterminera l'organisation, le recrutement et la hiérarchie de ces agents, dont le nombre et le traitement seront fixés par le même décret.

Leur traitement sera cumulable avec les pensions ou demi-soldes dont ils seraient titulaires.

Chapitre III. — Du permis de navigation.

Art. 10. — Toute demande de permis de navigation est adressée par le propriétaire du navire à l'administrateur de l'inscription maritime du port d'armement de ce navire.

Dans sa demande, le propriétaire fait connaître :

1° Le nom du navire, son port d'attache ;

2° Ses principales dimensions, son tirant d'eau lège et au maximum de charge, et le déplacement qui ne doit pas être dépassé, exprimé en tonneaux de 1.000 kilogrammes ;

3° Les hauteurs de la ligne de flottaison correspondant au déplacement maximum rapporté à des points de repère invariablement établis au-dessus de cette flottaison à l'avant, à l'arrière et au milieu du navire ;

4° Le service auquel le navire est destiné (transport des passagers ou marchandises, remorquage, etc...), et le genre de navigation qu'il est appelé à faire (long-cours, cabotage, bornage, etc.) ;

5° Le nombre maximum de passagers qui pourront être reçus dans le navire.

S'il s'agit d'un navire à vapeur ou comportant des appareils à vapeur, le propriétaire devra fournir, en outre, les renseignements spéciaux qui seront indiqués dans le règlement d'administration publique prévu à l'article 53.

Art. 11. — Toute visite qui sera faite, soit à un navire neuf ou nouvellement francisé, soit à un navire en service, devra être l'objet d'un procès verbal où seront enregistrées toutes les constatations qui auront été faites. Ce procès-verbal, signé par tous ceux, agents administratifs, officiers ou experts, qui auront pris part à la visite, sera transmis sans retard par l'administrateur de l'inscription maritime au ministre de la marine.

Toutefois, les procès-verbaux des visites faites aux navires en partance, ne sont transmis au ministre de la marine que lorsque les constatations faites par l'inspecteur de la navigation maritime auront eu pour effet le refus ou l'ajournement de l'autorisation de départ.

Les constatations mentionnées dans chaque procès-verbal seront inscrites sur un registre spécial qui sera tenu à bord et devra être présenté à toute réquisition des officiers ou agents chargés de la police de la navigation maritime.

Art. 12. — Sur le vu des procès-verbaux indiqués à l'article précédent, lorsqu'un navire neuf ou nouvellement francisé, ou en service, n'aura été l'objet d'aucune observation ou réserve de la part d'aucune des commissions qui l'auront visité, il sera délivré le plus rapidement possible et, au plus tard, dans les vingt-quatre heures, par l'administrateur de l'inscription maritime un per-

mis de navigation qui sera valable jusqu'à la visite suivante.

S'il s'agit d'un navire en partance, et que la visite de l'inspecteur de la navigation maritime n'ait donné lieu à aucune opposition, l'autorisation de départ résultera simplement du certificat de visite.

Art. 13. — Si, au cours de la visite d'un navire nouvellement construit ou nouvellement francisé, la commission instituée à l'article 4 estime que les conditions de sécurité ou de salubrité indiquées à l'article 1^{er} ne sont pas toutes remplies ou ne le sont qu'insuffisamment, il en est fait mention détaillée au procès-verbal indiqué à l'article 11, et le permis de navigation ne peut être délivré sans que la commission, après une nouvelle expertise, ait spécifié dans un nouveau procès-verbal qu'il a été satisfait à toutes ses observations ou réserves.

Pour ces visites complémentaires, la commission sera en droit de déléguer un ou plusieurs de ses membres.

Dès qu'il a été satisfait aux prescriptions de la commission, il est délivré aussitôt que possible et, au plus tard, dans les vingt-quatre heures, un permis de navigation qui est valable jusqu'à la visite suivante.

Art. 14. — Si, au cours d'une des visites périodiques ou éventuelles indiquées à l'article 5, il est reconnu que les conditions de sécurité ou de salubrité prescrites par l'article 1^{er} ne sont pas remplies ou ne le sont qu'insuffisamment, l'administrateur de l'inscription maritime suspend le permis de navigation jusqu'à ce qu'il ait été donné entière satisfaction à ses observations ou réserves.

S'il juge qu'il y a lieu d'en prononcer le retrait définitif, il en réfère immédiatement au ministre de la marine, qui statue dans les formes indiquées aux articles 18 et suivants ci-après.

Art. 15. — Aux colonies, la visite des navires neufs ou nouvellement francisés sera faite par une commission dont fera partie l'officier chargé de la police de la navigation maritime, et dont les membres seront nommés par le gouverneur.

Cette commission se composera, autant que possible, des mêmes éléments que celle prévue à l'article 4 de la présente loi.

Dans le cas où la constitution des commissions ou la nomination des experts présenteraient des difficultés, il en serait référé au ministre de la marine qui, après avoir pris l'avis de la commission instituée à l'article 49, fixera dans quelles conditions ces

commissions pourront être constituées et les experts désignés.

La visite des navires en cours de service sera faite par une commission composée de l'officier ou fonctionnaire chargé de la police de la navigation maritime et de deux experts nommés par le gouverneur.

Le gouverneur désignera le président de cette commission.

La visite des navires en partance sera faite par l'officier ou le fonctionnaire chargé de la police de la navigation maritime, lequel possédera tous les pouvoirs conférés par l'article 7 de la présente loi à l'inspecteur de la navigation.

Le capitaine qui n'acceptera pas la décision prise par cet officier ou fonctionnaire pourra en appeler au gouverneur, qui devra statuer dans les 24 heures. Il pourra être appelé de la décision du gouverneur au ministre de la marine.

Art. 16. — A l'étranger, les visites des navires neufs ou nouvellement francisés sont effectuées sous l'autorité des consuls généraux, consuls ou vice-consuls de France qui constitueront dans les limites du possible, des commissions semblables à celles prévues à l'article 4 et à l'article 6 de la présente loi.

Ces visites auront lieu dans les mêmes formes, et il en est de même pour la délivrance du permis de navigation.

Dans le cas où la constitution des commissions ou la nomination des experts présenteraient des difficultés, il en serait référé au ministre de la marine qui, après avoir pris l'avis de la commission instituée à l'article 19, fixera dans quelles conditions ces commissions pourront être constituées ou les experts désignés.

Art. 17. — Lorsqu'un navire, visé à l'article 1^{er} et construit en France, doit quitter le lieu où il a été construit pour se rendre dans le port de France ou d'Algérie où il doit effectuer son premier armement, il doit préalablement subir les formalités prescrites par les §§ 1^{er}, 4 et 7 (1) de l'article 1^{er}, et par l'article 4; il reçoit, dans les conditions indiquées aux articles 12, 13 et 14, un permis provisoire de navigation.

Lorsqu'un navire, visé à l'article 1^{er}, construit en France et destiné à une marine étrangère, doit quitter le lieu où il a été construit pour son port de destination, il doit préalablement, si le voyage doit durer plus de quarante-huit heures, subir les formalités prescrites par les §§ 1^{er}, 4 et 7 (1) de l'article 1^{er}, et par

(1) Le texte primitif publié au *Journal officiel* du 20 avril 1907 portait le § 8 et non 7, mais cette erreur typographique a été rectifiée par un erratum paru au *Journal officiel* du 27 avril 1907, p. 3156.

l'article 4 de la présente loi, et reçoit, dans les conditions des articles 12, 13, 14, un permis provisoire de navigation ; si le voyage dure moins de quarante-huit heures, les prescriptions du § 1^{er} du présent article lui sont applicables.

Chapitre IV. — Commission supérieure.

Art. 18. — Les décisions prises par les commissions visées aux articles 1, 4, 6 et 8 de la présente loi, pourront faire l'objet de pourvois devant le ministre de la marine, qui devra, d'urgence, transmettre, pour avis, les pourvois et réclamations du propriétaire ou du capitaine du navire à la commission supérieure instituée à l'article 19 ci-après.

Cette Commission donne également au ministre de la marine son avis sur les dispositions spéciales que celui-ci peut être amené à prendre pour l'application de la présente loi, et notamment pour la constitution des commissions prévues aux articles 4, 15 et 16, ou la nomination des experts prévue aux articles 6, 15 et 16, dans les colonies ou dans les ports étrangers.

Art. 19. — La commission supérieure prévue à l'article précédent est composée ainsi qu'il suit :

Deux sénateurs, trois députés, un membre du conseil d'État, le directeur de la Navigation et des Pêches Maritimes au ministère de la marine, le directeur de la Marine Marchande et des Transports au ministère du commerce ; un officier général de la Marine ; un officier général ou supérieur du Génie Maritime ; un officier général ou supérieur mécanicien de la Marine ; l'Inspecteur général des Services sanitaires de France ; un membre du conseil supérieur de santé de la Marine ; deux armateurs ou représentants des sociétés d'armement ; un négociant représentant des chargeurs ; un représentant des assureurs maritimes de nationalité française ; un représentant d'une société française de classification de nationalité française ; un capitaine au long cours ayant au moins quatre ans de commandement à la mer en cette qualité ; un officier mécanicien breveté de 1^{re} classe de la marine marchande ayant au moins quatre ans de navigation maritime en cette qualité ; deux inscrits maritimes, appartenant, l'un au personnel du pont, l'autre au personnel de la machine, ayant au moins soixante mois de navigation.

Tous les membres de cette commission sont nommés par le

ministre de la marine pour trois années, à l'exception des armateurs, du négociant et des assureurs, qui seront nommés pour le même temps, par le ministre du commerce et de l'industrie.

Le capitaine au long-cours, l'officier mécanicien de la marine marchande et les inscrits maritimes sont nommés par le ministre de la marine sur des listes présentées par les groupements intéressés.

Les deux armateurs ou représentants des sociétés d'armement sont nommés par le ministre du commerce et de l'industrie sur des listes présentées par les groupements intéressés.

Dans les cas prévus au paragraphe 3 des articles 15 et 16, le directeur compétent au département des colonies, ou le Directeur des consulats au département des affaires étrangères, selon le cas, sont appelés à faire partie de la commission supérieure et ont voix délibérative pour les affaires qui les concernent.

Art. 20. — Les intéressés sont avisés de la réunion de la commission et admis, s'ils le demandent, à présenter leurs observations, qui doivent être consignées au procès-verbal.

La commission doit donner son avis dans le délai de dix jours au plus, sauf le cas d'enquête ou d'expertises spéciales.

TITRE II. — *Réglementation du travail à bord des navires.*

Chapitre premier. — Des officiers.

Art. 21. — Les navires visés à l'article 1^{er}, qui ont une jauge brute d'au moins 700 tonneaux et qui naviguent au long-cours doivent avoir à bord, avec le capitaine, pour le service du pont, au moins un officier en second et un lieutenant diplômés.

Les navires d'une jauge brute supérieure à 1.000 tonneaux naviguant au cabotage international ou au grand cabotage national et accomplissant des voyages les éloignant de plus de 400 milles de tout port français de la métropole devront avoir à bord avec le capitaine, pour le service du pont, au moins un officier en second et un lieutenant.

Les navires naviguant au long-cours qui ont moins de 700 tonneaux, mais plus de 200 tonneaux de jauge brute, doivent avoir à bord, avec le capitaine, pour le service du pont, au moins un officier en second diplômé.

Les navires d'une jauge brute inférieure à 1.000 tonneaux, mais supérieure à 200 tonneaux, naviguant au cabotage international

ou au grand cabotage national et accomplissant des voyages les éloignant de plus de 400 milles de tout port français de la métropole, doivent avoir à bord, avec le capitaine, pour le service du pont, au moins un officier en second.

Art. 22. — A la mer et dans les rades foraines, le personnel officier du pont et celui des machines marchent par quarts ; il y a deux quarts au moins pour le personnel du pont ; il y en a trois pour celui des machines, dans tous les cas où le personnel des machines comprend lui-même trois quarts.

Tout mécanicien chef de quart doit être breveté.

Aucun officier du bord ne peut refuser son concours, quelle que soit la durée des heures de service qui lui sont commandées. Mais l'organisation des quarts doit être réglée de façon qu'aucun officier du pont n'ait à faire plus de douze heures de service par jour et qu'aucun officier des machines n'ait à faire plus de huit heures, dans tous les cas où le personnel des machines comprend lui-même trois quarts.

Hors les circonstances de force majeure et celles où le salut du navire, des personnes embarquées ou de la cargaison est en jeu, circonstances dont le capitaine est seul juge, toute heure de service commandé au delà des limites fixées par le paragraphe précédent donne lieu à une allocation supplémentaire proportionnelle qui ne peut être moindre de un franc par heure de service accomplie en plus du service normal.

Art. 23. — Dans le port ou sur une rade abritée, le personnel officier ne doit, en dehors des circonstances de force majeure, qu'un service de dix heures par jour.

Cependant, le jour de l'arrivée, ainsi que le jour du départ, les périodes cumulées de service en rade ou dans le port, et de service à la mer, pourront atteindre douze heures, pour tout le personnel officier, sans donner lieu obligatoirement à aucune rémunération supplémentaire, à la condition toutefois que ces jours d'arrivée et de départ ne se reproduisent pas plus de deux fois par semaine ; dans le cas contraire, les dispositions des paragraphes 2 et 3 de l'article précédent sont applicables.

Chapitre II. — De l'équipage.

Art. 24. — A la mer et sur les rades foraines, l'équipage du pont et celui des machines marchent par quarts.

Le personnel du pont comprend deux quarts au moins.

L'effectif de cette catégorie de personnel doit être calculé de manière à n'exiger de chaque homme en faisant partie, que douze heures de travail par jour.

Art. 25. — Le personnel des machines comprend trois quarts dans la navigation au long cours, ainsi que dans la navigation au cabotage international ou au grand cabotage national, lorsque le navire accomplit des voyages l'éloignant de 400 milles de tout port français de la métropole et si sa jauge brute est supérieure à 1000 tonneaux. Le règlement d'administration publique, prévu à l'article 54 ci-après, déterminera les autres cas dans lesquels l'équipage des machines devra être réparti en trois quarts.

Chaque quart du personnel des machines doit comprendre au moins un homme par trois fourneaux.

Le chauffeur pendant son quart ne doit pas être distrait du service de la chauffe, si ce n'est pour les besoins urgents de la machine.

L'armateur ou le capitaine est tenu de faire connaître aux hommes qui vont s'engager, et de déclarer lors de la confection du rôle d'équipage, à la suite des conditions d'engagement, la composition de l'équipage et le nombre des fourneaux existant dans la chaufferie.

A bord des navires à vapeur où le service de la machine comprend trois quarts, la tenue en état des machines est assurée par le personnel des machines, en dehors des heures de quart et sans qu'il puisse réclamer d'allocation supplémentaire, pourvu qu'aucun homme n'y soit employé plus d'une heure sur vingt-quatre.

A bord des navires où le personnel de la machine ne comprend que deux quarts, le travail de tenue en état des machines effectué en dehors des heures de quart donne lieu à l'allocation supplémentaire prévue ci-après.

Dans tous les cas, à chaque quart, le personnel des machines, de concert avec celui du pont, assure l'enlèvement des escarbilles.

Art. 26. — Aucun homme de l'équipage, du pont ou des machines, ne peut refuser ses services quelle que soit la durée des heures de travail qui lui sont commandées.

Mais, hors les cas de force majeure et ceux où le salut du navire, des personnes embarquées ou de la cargaison est en jeu, cas dont le capitaine est seul juge, toute heure de travail commandée

au delà des limites fixées par les articles 24 et 25 donne lieu à une allocation supplémentaire dont le montant sera réglé par les contrats et usage.

Le capitaine du navire doit faire mention, dans son rapport de mer ainsi que sur le journal du bord, des circonstances exceptionnelles visées au paragraphe 3 de l'article 22 et 2 du présent article. Cette mention sera visée sur le journal du bord par un représentant, soit du pont, soit des machines.

Art. 27. — Si le navire est dans le port ou sur une rade abritée, l'homme d'équipage n'est tenu que dans les circonstances de force majeure à travailler plus de dix heures par jour, service de veille compris, pour le personnel du pont et plus de huit heures pour le personnel des machines.

Cependant, le jour de l'arrivée ainsi que le jour du départ, les périodes cumulées de service en rade ou dans le port et de service à la mer pourront atteindre douze heures pour le personnel du pont sans donner lieu obligatoirement à aucune rémunération supplémentaire, à la condition toutefois que ces jours d'arrivée et de départ ne se reproduisent pas plus de deux fois par semaine; dans le cas contraire, les dispositions du paragraphe 2 de l'article précédent sont applicables.

Art. 28. — Le dimanche sera, autant que possible, le jour affecté au repos hebdomadaire. Toutefois le capitaine pourra choisir un autre jour pour tout ou partie de l'équipage.

Dans les ports et rades abritées de France et des colonies, l'équipage du navire ne doit être employé, le jour du repos hebdomadaire, à un travail quelconque, que si ce travail ne peut être différé.

En mer, sauf les circonstances de force majeure et celles où le salut des navires, des personnes embarquées et de la cargaison est en jeu, circonstances dont le capitaine est seul juge, l'équipage ne doit être tenu d'exécuter, le jour du repos hebdomadaire, que les travaux indispensables pour la sécurité et la conduite du navire, le service des machines, les soins de propreté quotidiens, l'approvisionnement et le service des personnes embarquées. Les soins de propreté ne pourront occuper la bordée de quart plus de deux heures le matin.

Hors les circonstances de force majeure et celles où le salut du navire, des personnes embarquées ou de la cargaison est en jeu et sauf la nécessité de pourvoir à l'approvisionnement et au ser-

vice des personnes embarquées, toute heure de travail commandée le jour du repos hebdomadaire, dans le port ou sur rade, donne lieu à l'allocation supplémentaire prévue à l'article 26 de la présente loi.

Chapitre III. — Des novices et des mousses.

Art. 29. — L'inscription provisoire sur les registres de l'inscription maritime et l'embarquement, à titre professionnel, sont interdits pour les enfants âgés de moins de 13 ans révolus. Ceux-ci peuvent toutefois être inscrits provisoirement et embarqués si, étant âgés de 12 ans au moins, ils sont titulaires du certificat d'études primaires.

L'inscription provisoire est subordonnée à la présentation d'un certificat d'aptitude physique délivré à titre gratuit par un médecin désigné par l'autorité maritime ; si ce certificat ne constate l'aptitude de l'enfant que pour un genre de navigation, celui-là seul est permis.

Art. 30. — Le service des novices et des mousses, à bord des navires visés à l'article premier, est réglé par les articles 24, 25, 26 et 27 précédents et relatifs au travail des équipages du pont et des machines ; mais ce service est subordonné, indépendamment des dispositions de l'article précédent, aux dispositions spéciales qui suivent :

a) L'embarquement des mousses n'ayant pas 15 ans révolus au moment du départ du navire est désormais interdit sur tout navire armé pour les grandes pêches de Terre-Neuve et d'Islande,

b) Sur tout navire visé à l'article premier, il est interdit de faire faire le service des quarts de nuit, de 8 heures du soir à 4 heures du matin, aux novices et aux mousses et la durée totale de leur travail ne pourra dépasser la durée réglementaire du travail du personnel. Leur travail supplémentaire sera rétribué.

Les mousses et les novices ne pourront être employés au travail des chaufferies ni des soutes ;

c) Le nombre de novices et de mousses à embarquer sur lesdits navires est déterminé à raison d'un mousse ou d'un novice par quinze hommes ou fraction de quinze hommes d'équipage.

Chapitre IV. — De la nourriture du personnel embarqué sur les navires.

Art. 31. — Il est interdit à tout propriétaire de navire de charger à forfait le capitaine ou un membre quelconque de l'état-major de ce navire, de la nourriture du personnel embarqué.

Les aliments destinés à l'équipage doivent être sains, de bonne qualité, en quantité suffisante et d'une nature appropriée au voyage entrepris.

La composition de la ration distribuée devra être équivalente à celle prévue pour les marins de la flotte. Pour l'accomplissement et le contrôle de cette prescription, un tableau d'équivalences sera établi par un arrêté ministériel ; ce tableau fixera la ration minimum de boissons alcooliques qui pourrait être embarquée et distribuée.

Le tableau d'équivalence ci-dessus prévu et la composition des rations distribuées seront affichés d'une manière permanente dans les postes du personnel. A chaque distribution, le personnel du pont et celui des machines pourront faire choix, à tour de rôle, d'un de leurs membres pour vérifier les quantités distribuées.

Les retranchements opérés par le capitaine sur les distributions donneront lieu, sauf le cas de force majeure et celui de retranchement de boisson fermentée prononcé à titre de peine dans les conditions prévues par le décret du 24 mars 1852, à une indemnité représentative du retranchement opéré.

Les circonstances de force majeure sont constatées sur procès-verbaux signés du capitaine, du médecin du bord, s'il y en a un, et des deux représentants du personnel du navire ci-dessus indiqués.

Chapitre V. — Dispositions spéciales.

Art. 32. — Les dispositions des articles 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27 et 28 et le § b de l'article 30 ne sont pas applicables aux navires armés à la pêche, quel que soit le tonnage de ces navires et quel que soit le genre de pêche qu'ils pratiquent.

Il en est de même pour les bâtiments de commerce de moins de 200 tonneaux de jauge brute et pratiquant des navigations autres que le long cours et le cabotage international.

Le règlement d'administration publique prévu à l'article 54 ci-

après déterminera les conditions dans lesquelles le travail sera organisé à bord des catégories de bâtiments visés aux deux paragraphes qui précèdent.

TITRE III. — *Pénalités.*

Chapitre premier. — Propriétaires et armateurs.

Art. 33. — Est puni d'une amende de 100 à 1.000 francs, tout armateur ou propriétaire d'un navire visé à l'article premier, qui a fait naviguer son navire sans qu'il soit muni du permis de navigation exigé par cet article.

Est également puni d'une amende de 100 à 1.000 francs, pour chaque infraction constatée, tout armateur ou propriétaire qui ne se conforme pas aux prescriptions des articles 21 à 31 de la présente loi et à celles des règlements d'administration publique prévus aux articles 53 et 54 ci-après.

Art. 34. — Est puni d'une amende de 200 à 2.000 francs et d'un emprisonnement de 8 jours à 6 mois, ou de l'une de ces deux peines seulement, tout armateur ou propriétaire qui a continué à faire naviguer un navire visé à l'article premier dont le permis de navigation a été suspendu en vertu de l'article 14 de la présente loi.

Est puni pour chaque infraction constatée, d'une amende de 400 à 4.000 francs et d'un emprisonnement de 1 mois à un an, ou de l'une de ces deux peines seulement, tout armateur ou propriétaire qui a fait naviguer un navire visé à l'article premier, pour lequel le permis de navigation a été refusé ou retiré par application des articles 13 et 14 de la présente loi.

Art. 35. — Est puni d'une amende de 100 à 1.000 francs tout armateur ou propriétaire qui a fait naviguer un navire visé à l'article premier avec un permis de navigation périmé, à moins que la déchéance du permis ne soit survenue en cours de route.

Art. 36. — Dans les cas prévus aux trois articles précédents, l'armateur ou propriétaire qui commande lui-même son navire peut, indépendamment des peines dont il est passible en vertu des dits articles, être puni par le ministre de la marine du retrait temporaire ou définitif de la faculté de commander.

Chapitre II. — Capitaines et équipages.

Art. 37. — Le capitaine qui a commis personnellement ou d'accord avec l'armateur ou propriétaire du navire les infractions prévues et réprimées par les articles 33, 34 et 35, est passible des pénalités prévues aux dits articles.

Art. 38. — Les peines prononcées contre le capitaine pourront être réduites au quart de celles prononcées contre l'armateur ou propriétaire, s'il est prouvé que le capitaine a reçu un ordre écrit ou verbal de cet armateur propriétaire.

Art. 39. — Tout membre de l'équipage qui aura provoqué une visite à bord, en s'appuyant sciemment sur des allégations inexactes, sera puni de 6 jours à trois mois de prison ; s'il n'y a pas eu mauvaise foi de sa part, la peine de l'emprisonnement pourra descendre au-dessous de six jours.

Chapitre III. — Récidive. — Compétence. — Prescription.

Art. 40. — Les peines d'amende et d'emprisonnement prévues aux articles 33 à 35 inclus et aux articles 37, 38 et 39 peuvent être portées au double en cas de récidive.

Il y a récidive lorsque le contrevenant a subi, dans les douze mois qui précèdent, une condamnation pour des faits réprimés par la présente loi.

Art. 41. — Les infractions prévues par la présente loi sont de la compétence des tribunaux correctionnels.

Art. 42. — Les dispositions de l'article 463 du code pénal et de la loi du 26 mars 1891 sur le sursis à l'exécution de la peine sont applicables aux infractions prévues par la présente loi.

Art. 43. — Dans les cas prévus par la présente loi, l'action publique et l'action civile se prescrivent dans les conditions fixées par les articles 636 et 638 du code d'instruction criminelle.

Art. 44. — En cas de négligence ou de manquement d'une nature quelconque dans l'exercice de leurs fonctions, commis par des membres de la commission prévue à l'article 4 ou des experts dont la nomination est prévue aux articles 6 et 8 et qui ne sont ni officiers, ni fonctionnaires en activité de service, le ministre de la marine ou le ministre du commerce et de l'industrie, suivant les cas, pourra prononcer la radiation momentanée ou

définitive de ces membres de la liste générale prévue au § 13 de l'article 4.

La radiation est prononcée sur l'avis de la commission supérieure instituée par l'article 19.

Les dispositions des paragraphes 1 et 2 de l'article 177 du code pénal sont applicables aux membres de la commission et aux experts visés au paragraphe premier du présent article. Celles des articles 179 et 180 du même code sont applicables aux armateurs et propriétaires de navires, ainsi qu'à leurs capitaines ou autres représentants.

Art. 45. — Le montant des sommes provenant des amendes prononcées en vertu de la présente loi est versé pour moitié à la caisse des invalides de la marine, pour moitié à la caisse de prévoyance des marins français.

TITRE IV. — *Dispositions générales.*

Art. 46. — Toute clause de contrat d'engagement contraire aux dispositions des articles 21 à 30 précédents et aux règlements d'administration publique qui les concernent est nulle de plein droit.

Art. 47. — Dans tous les articles de la présente loi, l'expression de capitaine qui y figure doit être comprise comme concernant le capitaine, maître ou patron, ou celui qui en remplit effectivement les fonctions.

Art. 48. — A partir de la promulgation de la présente loi, le permis de navigation institué pour la navigation d'agrément par l'article premier de la loi du 20 juillet 1897, prend le nom de permis de plaisance.

Art. 49. — La présente loi est applicable à la navigation de plaisance, sauf en ce qui concerne les articles 21 à 31 (titre II, chapitres I, II, III et IV).

Un règlement d'administration publique spécial, rendu après avis du conseil supérieur de la navigation maritime, déterminera pour les navires de plaisance de plus de 25 tonneaux les conditions d'application desdits articles 21 à 31 et celles auxquelles devront satisfaire les propriétaires de ces navires pour avoir le droit d'en exercer le commandement.

Art. 50. — Indépendamment des dispositions de la présente loi, les navires affectés au transport des émigrants ou à un service

postal restent soumis au régime spécial auquel ils sont assujettis, soit par les lois et décrets relatifs à l'émigration, soit par les cahiers des charges concernant l'exploitation des services maritimes postaux.

Art. 51. — Les membres des commissions prévues aux articles 4, 6, 8 et 19, qui ne sont ni officiers ni fonctionnaires en activité de services, recevront des rétributions sur les fonds du budget du département de la marine.

Il ne seront pas assujettis en raison de ces fonctions à la contribution des patentes.

Art. 52. — La visite avant mise en service et les visites périodiques donneront lieu à la perception d'un droit qui sera de cinq centimes par tonneau de jauge brute pour les navires armés au long cours, et de trois centimes pour les navires armés au cabotage ou à la pêche. Ce droit sera dû par le propriétaire du navire visité qui sera exempt de tous autres frais.

Les visites de partance donneront lieu, quelle que soit la nationalité du navire, à la perception d'un droit de vingt francs (20 fr.) pour les navires armés au long-cours ou au cabotage international, et de dix francs (10 fr.) pour les navires armés au cabotage national. Les visites de partance faites aux navires armés à la grande pêche seront gratuites, de même que celles facultativement faites aux navires armés au bornage ou à la petite pêche.

Il ne pourra être perçu plus d'un droit de visite par mois pour le même navire. La présentation du dernier certificat de visite mentionnant que le droit a été acquitté justifiera de son paiement dans tout port français.

Les visites exceptionnelles donneront lieu à la perception d'un droit de vingt francs (20 fr.) pour les navires armés au long-cours ou au cabotage international ; à la perception d'un droit de dix francs (10 fr.) pour les navires se livrant aux autres navigations. Ce droit sera à la charge des armateurs sauf dans le cas de réclamation de l'équipage reconnue non fondée. Dans ce cas l'administrateur de l'inscription maritime retiendra le montant de ce droit sur les salaires des plaignants dont la mauvaise foi aura été reconnue.

Art. 53. — Un règlement d'administration publique rendu sur la proposition du ministre de la marine et du ministre du commerce et de l'industrie, après avis du conseil supérieur de la navigation maritime, fixera :

1° Les renseignements, dessins et plans que devra contenir toute demande adressée à l'administrateur de l'inscription maritime par le propriétaire d'un navire de plus de 25 tonneaux de jauge brute, en vue d'obtenir un permis de navigation ;

2° Le cube d'air des locaux affectés à l'habitation de l'équipage et des personnes embarquées et les dispositions générales propres à en assurer la salubrité, l'installation des couchettes, lavabos et autres détails afférents à ces locaux, les mesures de propreté et d'entretien qui y seront observées et les aménagements nécessaires à la bonne conservation des vivres et des boissons ;

3° Les conditions que devront remplir les appareils à vapeur, qu'il s'agisse d'un navire à vapeur ou à propulsion mécanique, ou d'un navire comportant des appareils à vapeur ;

4° L'énumération des instruments nautiques et de tous les objets d'armement et de rechange qui devront être obligatoirement à bord de tout navire, ainsi que les conditions auxquelles doivent satisfaire ces différents instruments ou objets pour remplir leur destination ;

5° L'énumération des installations, embarcations, appareils ou engins de sauvetage que devra posséder le navire en vue d'assurer le sauvetage collectif ou individuel, ainsi que les communications, en cas de sinistre, du navire avec la terre ;

6° Le détail du matériel médical et pharmaceutique établi d'après la durée de la navigation et le chiffre du personnel embarqué ;

7° Les règles générales d'après lesquelles sera calculé le tirant d'eau maximum et seront apposées les marques qui devront indiquer ce maximum sur la coque des navires, règles pour la détermination desquelles il sera fait appel au concours de sociétés de classification reconnues par le ministre de la marine ;

8° Les règles générales d'après lesquelles sera calculé, pour les navires à passagers, le nombre maximum de ceux-ci ;

9° Les règles d'après lesquelles il pourra être exigé un médecin à bord des navires de commerce ;

10° Les détails relatifs au fonctionnement de la commission supérieure et à la procédure à suivre pour les appels, avis, enquêtes et expertises ;

11° Les conditions dans lesquelles la présente loi et les règlements d'administration publique rendus pour assurer son exécution seront portés à la connaissance des intéressés.

Les prescriptions de ce règlement d'administration publique qui entraîneraient des modifications notables d'aménagement, d'installation ou de construction ne seront pas applicables aux navires en service au moment de la mise en vigueur de la loi.

Art. 54. — Un règlement d'administration publique rendu sur la proposition du ministre de la marine et du ministre du commerce et de l'industrie, après avis du conseil supérieur de la navigation maritime, déterminera :

1° Celles des prescriptions qui ne seront pas applicables ou qui ne seront applicables que sous certaines réserves aux navires en service au moment de la mise en vigueur de la présente loi ;

2° Les circonstances dans lesquelles l'autorité maritime pourra exiger que le service du pont pour les officiers, soit organisé en plus de deux quarts ;

3° Les cas autres que ceux indiqués au paragraphe 1^{er} de l'article 25, dans lesquels le personnel des machines devra comprendre trois quarts ;

4° Les conditions dans lesquelles le travail sera organisé sur les navires visés à l'article 32 de la présente loi ;

5° Les exceptions que, d'une manière générale, devra comporter la réglementation du travail édictée par les articles 24 à 30 inclus, que ces exceptions soient motivées par la brièveté des traversées, la fréquence et la durée des séjours dans les ports, la nature du service auquel le navire est destiné, ou pour toute autre cause.

Art. 55. — Les bâtiments de commerce ou de pêche de moins de 25 tonneaux de jauge brute seront soumis à une visite annuelle. Un règlement d'administration publique déterminera les formes dans lesquelles il sera procédé à ces visites, ainsi que les conditions dans lesquelles sera assurée la surveillance permanente des appareils à vapeur ou à propulsion mécanique.

Art. 56. — Les navires de plus de 25 tonneaux ne seront plus soumis à d'autres visites que celles prescrites par les articles 1, 5 et 7 de la présente loi.

La présente loi sera mise en vigueur six mois après la promulgation des règlements d'administration publique prévus aux articles 53 et 54.

Toutefois, pour les navires actuellement en service, le ministre de la marine pourra accorder des délais en raison de l'état actuel de leurs aménagements et de l'importance du matériel de la

compagnie ou de la maison d'armement à laquelle ils appartiennent, de manière à faciliter l'application progressive de la présente loi.

Art. 57. — Sont abrogés, à partir de la mise en vigueur des règlements d'administration publique prévus par la présente loi, tous textes de lois, décrets, règlements, circulaires ayant pour objet la visite des bâtiments et notamment les dispositions y relatives du règlement du roi du 13 février 1785, des décrets du 4 juillet 1853, du décret du 19 novembre 1859 et du décret du 2 juillet 1894.

Seront également abrogés, à partir de la mise en vigueur de la présente loi, le décret du 1^{er} février 1893 et tous les actes relatifs à l'embarquement des novices et des mousses à bord des navires de commerce et de pêche, notamment les décret-loi et décrets des 23 mars 1852, 15 mars 1862 et 2 mai 1863.

Est abrogé le deuxième paragraphe de l'article 76 du décret-loi disciplinaire et pénal pour la marine marchande du 24 mars 1852.

Sont abrogées, d'une manière générale, toutes dispositions des lois, décrets et règlements antérieurs en ce qu'elles ont de contraire à la présente loi.

La présente loi, délibérée et adoptée par le Sénat et par la Chambre des députés, sera exécutée comme loi d'État.

ANNEXE II

Décret du 20 septembre 1908

Portant règlement d'administration publique pour l'exécution de l'article 54, n^{os} 2, 3, 4 et 5, de la Loi du 17 avril 1907.

Chapitre I. — Organisation des quarts pour l'état-major du pont et le personnel des machines.

Art. 1^{er}. — Sur les navires ayant à bord, avec le capitaine, au moins deux officiers, le service du pont est organisé en plus de deux quarts pour les officiers dans les cas ci-après, savoir :

Sur les navires à voiles, lorsqu'ils sont armés pour une destination de long cours au delà des caps Horn ou de Bonne-Espérance ;

Sur les navires à vapeur,

a) Lorsqu'ils ont une jauge brute d'au moins 3.000 tonneaux,

b) Lorsqu'ils doivent effectuer une traversée d'une durée normale de plus de 10 jours.

c) Lorsque le voyage qu'ils doivent accomplir comporte, soit à la mer, soit dans les ports, un service continu entraînant, pour l'un des officiers, plus de 12 heures rétribuées de travail supplémentaire par période de sept jours consécutifs.

Art. 2. — Sur les navires de commerce autres que ceux désignés à l'article 25 de la loi du 17 avril 1907, ayant 200 tonneaux et au-dessus de jauge brute, le service des machines doit être organisé en trois quarts, quand l'organisation à deux quarts aurait pour effet d'imposer, au personnel de la machine, plus de 10 heures de travail par jour pendant plus de deux jours consécutifs.

Chapitre II. — Réglementation du travail à bord des bâtiments de pêche de plus de 25 tonneaux et sur les bâtiments de commerce de plus de 25 et de moins de 200 tonneaux, pratiquant des navigations autres que le long-cours et le cabotage international.

SECTION I^{re}. — BÂTIMENTS DE PÊCHE DE PLUS DE 25 TONNEAUX.

Art. 3. — A bord de tout navire armé aux grandes pêches il doit y avoir avec le capitaine, un second possédant soit le brevet de capitaine au long-cours, de lieutenant au long-cours ou de maître au cabotage, soit le diplôme d'élève ou d'officier de la marine marchande, et au moins un autre officier.

A titre transitoire pourront exercer les fonctions de second ou d'officier, les marins qui, au moment de la mise en vigueur du présent règlement, auront, en fait, exercé, durant deux campagnes de pêche, les fonctions de second sur des navires de grande pêche.

Art. 4. — Tout mécanicien chargé de la conduite de la machine sur un bâtiment de pêche à propulsion mécanique doit être breveté.

Tout mécanicien chef de quart sur un bâtiment de pêche à vapeur d'au moins 500 chevaux doit être breveté.

A titre transitoire sont dispensés de toute autre justification les hommes qui, au moment de la mise en vigueur du présent règlement, auront exercé durant deux campagnes de pêche les fonctions de chef mécanicien, ou de mécanicien chef de quart, suivant les cas.

Art. 5. — Les bâtiments de pêche de plus de 25 tonneaux s'éloignant habituellement du port pendant une durée de plus de 72 heures sont soumis aux dispositions suivantes :

En route, le personnel du pont comprend deux quarts au moins ; le personnel de la machine comprend deux ou trois quarts, suivant que la durée normale du voyage pour se rendre sur les lieux de pêche est inférieure ou non à quarante-huit heures.

Sur les lieux de pêche, il est accordé chaque jour aux hommes un repos minimum de huit heures, qui peut être réduit à six heures pendant cinq jours au plus.

Dans le port ou sur une rade abritée, le travail du personnel du pont ne peut être prolongé pendant plus de dix heures, si ce

n'est pour le déchargement du poisson ; le travail du personnel de la machine ne doit pas excéder neuf heures.

Art. 6. — L'organisation du service à bord incombe au capitaine du navire ; il lui appartient notamment, de fixer l'heure à laquelle commence la journée de travail pour le roulement des quarts, ainsi que la durée de chaque quart.

Le tableau réglant l'organisation du travail en mer, établi par le capitaine du navire, visé par l'inspecteur de la navigation et consigné sur le journal du bord est affiché dans les postes d'équipage. Les modifications apportées à ce tableau en cours de route sont également consignées sur le journal du bord, et affichées dans les postes d'équipage.

Art. 7. — Aucun homme de l'équipage d'un navire de pêche ne peut refuser ses services, quelle que soit la durée des heures de travail qui lui sont commandées.

Mais, hors les cas de force majeure et ceux où soit le salut du navire ou de l'équipage, soit la conservation des engins et des produits de pêche est en jeu, cas dont le capitaine est juge, toute heure de travail commandée au delà des limites fixées par l'article 5, donne lieu à une allocation supplémentaire.

Le capitaine du navire doit faire mention, sur le journal du bord, des circonstances exceptionnelles visées au paragraphe précédent.

Art. 8. — Il est tenu sur chaque navire un registre coté et paraphé par l'administrateur de l'inscription maritime.

Le capitaine y relate les circonstances exceptionnelles mentionnées au livre du bord et qui l'ont amené à ordonner des heures de travail supplémentaires.

Lorsque ces heures de travail donnent droit à des allocations supplémentaires, le décompte des allocations avec la désignation des bénéficiaires est inscrit sur le registre.

Ces mentions sont visées par un représentant du personnel du pont ou du personnel de la machine, suivant les cas.

Le registre est mis à la disposition des membres de l'équipage, qui peuvent y consigner leur observations.

Art. 9. — Le taux de la rémunération des heures supplémentaires, réglé selon les contrats et usages, est porté au rôle d'équipage ainsi qu'au registre prévu à l'article précédent.

Art. 10. — Les représentants du personnel du pont et du personnel des machines, sont pris chaque semaine dans chacune

des deux catégories, par roulement, suivant l'ordre du rôle de l'équipage, le premier étant tiré au sort.

Ce tirage au sort est effectué par le capitaine, en présence d'un délégué du personnel du pont et d'un délégué du personnel des machines le jour du départ du navire.

Les novices et les mousques ne peuvent jamais être appelés à représenter le personnel.

Art. 11. — De 8 heures du soir à 4 heures du matin, les mousques et les novices ne peuvent être employés à aucun travail autre qu'à celui de la pêche, sans que ce travail puisse d'ailleurs se prolonger pendant plus de trois jours consécutifs suivis de quatre jours d'interruption.

Ils doivent, en tous cas, être assurés d'un repos minimum et non interrompu de 8 heures sur 24 et d'autres repos qui complètent le total de 12 heures.

Les mousques et les novices âgés de moins de dix-huit ans ne peuvent être embarqués sur les dorys de pêche.

Art. 12. — Lorsque le personnel des machines n'a pu, en route, bénéficier du repos hebdomadaire à raison des exigences du service, le capitaine doit, autant que possible, accorder ce repos soit collectivement, soit par roulement, et dans la mesure où les hommes en ont été privés. Ce repos est accordé dès que le navire fait escale dans un port ou sur une rade abritée de France, des colonies françaises ou de l'étranger, si la durée de cette escale permet de donner le dit repos à la moitié au moins du personnel visé ci-dessus.

SECTION II. — BATIMENTS DE COMMERCE DE 25 A 200 TONNEAUX DE JAUGE BRUTE ET PRATIQUANT DES NAVIGATIONS AUTRES QUE LE LONG-COURS ET LE CABOTAGE INTERNATIONAL.

Art. 13. — Tout mécanicien chargé de la conduite de la machine à vapeur sur un bâtiment de commerce de 25 à 200 tonneaux de jauge brute, pratiquant des navigations autres que le long-cours et le cabotage international, doit être breveté.

Art. 14. — Sur ces navires, hors les cas de force majeure, et ceux où le salut du navire, des personnes embarquées ou de la cargaison est en jeu, cas dont le capitaine est juge, et qu'il doit mentionner au livre du bord, aucun homme de l'équipage

[du pont] (1) ne peut être astreint à faire, sans rémunération supplémentaire, calculée conformément aux contrats et usages, pour les 6 jours de travail de la semaine, plus de 72 heures de travail, s'il appartient au personnel du pont et plus de 54 heures lorsqu'il fait partie du personnel de la machine et que le service de la machine est réglé à deux quarts.

Art. 15. — Les dispositions des articles 6, 8, 9, 10 et 12 sont applicables aux navires visés à la présente section.

Chapitre III. — Exceptions et dispositions spéciales.

Art. 16. — Sur les navires de commerce de 200 tonneaux et au-dessus de jauge brute, il peut n'y avoir soit pour le pont, soit pour la machine, qu'une seule bordée lorsque, à raison de la brièveté des traversées, le service du bord peut être organisé de manière à satisfaire, pour un intervalle de 24 heures, aux conditions suivantes :

1^o La durée totale du travail ne dépasse pas 12 heures, pour le personnel du pont, et 9 heures pour le personnel de la machine.

2^o Le service ne comporte pas plus de 7 heures de travail consécutif sur le pont, et plus de 5 heures de travail consécutif dans la machine ;

3^o Le personnel bénéficie d'un repos ininterrompu de 6 heures au moins.

En ce qui concerne les heures de travail supplémentaires, ces navires sont soumis, quel que soit leur tonnage, aux règles fixées par l'article 14 ci-dessus.

Art. 17. — Les prescriptions des articles 21 à 28 de la loi du 17 avril 1907 ne s'appliquent pas aux navires employés à des opérations de pilotage, de renflouage, d'assistance ou de sauvetage.

Il en est de même pour les navires employés à des opérations de remorquage, pourvu que la durée du travail ne dépasse pas 72 heures sur le pont et 54 heures dans la machine pendant les six jours de travail de chaque semaine.

Art. 18. — Les dispositions du deuxième paragraphe de l'article 25 de la loi du 17 avril 1907 ne sont pas applicables lorsqu'un corps ou groupe de chaudières comporte, dans une même chauff-

(1) Ces mots, qui figurent au *Journal Officiel*, sont évidemment à supprimer.

ferie, quatre fourneaux ou quatre portes, mais que la surface totale de grille n'excède pas :

1^o 7^m2 30, s'il s'agit de chaudières ordinaires à retour de flamme fonctionnant au tirage naturel ;

2^o 7 mètres carrés, s'il s'agit de chaudières à tubes d'eau fonctionnant au tirage naturel ;

3^o 6 mètres carrés, s'il s'agit de chaudières fonctionnant au tirage forcé par soufflage ;

4^o 5 mètres carrés, s'il s'agit de chaudières fonctionnant au tirage forcé accéléré.

La surface de grille ci-dessus envisagée se mesure, pour les chaudières à tubes de flamme, depuis l'origine du foyer jusqu'au plan de la plaque à tubes arrière. Pour les chaudières à tube d'eau, cette surface se mesure jusqu'à l'autel.

Les dispositions du deuxième paragraphe du même article 25 ne sont pas applicables, lorsque le navire est pourvu d'installations automatiques ou possède des moyens de chauffage réduisant le travail du personnel.

Art. 19. — Quand, par suite d'un cas de force majeure, le navire se trouve privé, au cours d'un voyage, d'un des officiers, soit du pont, soit de la machine, prévus par la loi du 17 avril 1907 et par le présent règlement, le capitaine doit pourvoir à son remplacement à la première escale dans un port de France ou d'Algérie.

Toutefois, le capitaine peut être chargé de cette obligation par l'administrateur de l'inscription maritime du port d'escale, si, eu égard à la durée de cette escale et aux ressources du port, ce fonctionnaire déclare que le remplacement ne peut être effectué ; cette déclaration est mentionnée au rôle d'équipage.

Art. 20. — Le ministre de la marine et le ministre du commerce et de l'industrie sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera publié au *Journal officiel* et inséré au *Bulletin des lois*.

BIBLIOGRAPHIE

- AUTRAN. — *Revue internationale de droit maritime* (Paris, 1906).
BOURGUIN. — Les systèmes socialistes et l'évolution économique (Paris, 1904).
GICQUEL (FR.) — Les pêcheries françaises sur les côtes d'Islande (Saint-Brieuc, 1893).
HENNEBICQ. — Principes de droit maritime comparé (Bruxelles, 1904).
MOUFLET. — Les conditions du travail dans la marine marchande (Paris, 1907).
PAWLOWSKI (A.) — La marine marchande et l'inscription maritime (Paris, 1910).
SAYOUS. — Le marin anglais (Paris, 1905).
SEILHAC (DE). — Les marins pêcheurs (Paris, 1899).
WEBER. — Les compagnies des Indes (Paris, 1904).
Revue des Deux-Mondes du 1^{er} novembre 1909.
Journal le Yacht (Paris, 1903, 04, 05, 06, 07, 08, 09, 10).
Annuaire et circulaires du comité central des armateurs de France (Paris, 16, rue Chauveau-Lagarde).
-

TABLE DES MATIÈRES

AVANT-PROPOS	7
INTRODUCTION.	10
 PREMIÈRE PARTIE. — <i>Genèse de la loi</i>	 13
CHAPITRE I. — Projet de loi de Lannessan.	13
CHAPITRE II. — Projet de loi Pelletan	15
CHAPITRE III. — Enquête parlementaire.	18
Armateurs	19
§ 1. — De la sécurité.	19
§ 2. — De la façon de traiter l'inscrit	20
§ 3. — Les conséquences de la loi	22
Officiers de la marine marchande	22
Inscrits	23
CHAPITRE IV. — Rapport de M. Chautemps	25
Titre I. — De la sécurité de la navigation	25
Titre II. — Réglementation du travail.	30
Titres III et IV. — Pénalités et dispositions générales.	31
CHAPITRE V. — Etude de quelques questions complémentaires.	34
 DEUXIÈME PARTIE. — <i>Etude de la loi</i>	 39
TITRE I. — De la sécurité de la navigation.	39
De la jauge.	40
Chapitre I. — La visite.	43
Législation étrangère : Grande-Bretagne	43
Hollande	46
Italie.	48
Belgique	48

Portugal	49
Allemagne.	50
Canada.	51
Législation française antérieure à la loi	51
Long-courriers	53
Cabotage	54
Bornage	54
Pêche	55
La visite dans la loi de 1907	56
§ 1. — Visite des navires nouvellement construits ou acquis à l'étranger	57
§ 2. — Visite des navires étrangers	62
§ 3. — Visite périodique	63
§ 4. — Visite exceptionnelle	64
§ 5. — Visite de partance	65
§ 6. — Visite des bateaux de moins de 25 tonneaux.	65
Chapitre II. — Les commissions de visite	67
Législation étrangère.	67
Législation française antérieure à la loi	68
Commission de visite de la loi de 1907	68
§ 1. — Commission de visite de l'article 4 pour les navires nouvellement construits ou acquis à l'étranger.	69
§ 2. — Commission de visite de l'article 6 pour les visites périodiques	71
§ 3. — Commission de visite de l'article 16 pour les navires se trouvant à l'étranger.	71
§ 4. — Commission supérieure de l'article 18.	72
§ 5. — Commission de l'article 8	73
Chapitre III. — L'inspecteur de la navigation	73
Législation étrangère.	73
L'inspecteur de la navigation dans la loi de 1907	73
Commission de l'article 8	76
Réglementation des effectifs : Angleterre.	78
Allemagne.	80
Danemark, Suède, Norvège	81
Autriche-Hongrie	81
Italie	81
Espagne	81
Etats-Unis.	82

Chili.	82
Nouvelle-Zélande	82
France	84
Chapitre IV. — Permis de navigation	86
TITRE II. — Réglementation du travail	90
Chapitre I. — Loi allemande des gens de mer	90
Chapitre II. — Des officiers	95
Chapitre III. — L'équipage	103
§ 1. — Organisation actuelle en France et en Angleterre	104
§ 2. — Textes communs au personnel des feux et de la machine, et spéciaux à celui des feux	108
§ 3. — Texte réglementant uniquement le personnel de la machine	116
§ 4. — Du repos hebdomadaire : Allemagne.	119
Angleterre	119
Norvège	120
Danemark.	121
Suède	121
Etats-Unis	122
France.	122
Chapitre VI. — Les mousses et les novices.	127
Chapitre V. — De la nourriture du personnel embarqué	131
Angleterre	131
Allemagne	133
Hollande	133
Russie	133
France.	134
TITRE III. — Des pénalités	142
Chapitre I. — Des propriétaires et armateurs	143
Chapitre II. — Capitaines et équipages.	147
Chapitre III. — Récidive, compétence, prescriptions	149
TITRE IV. — Dispositions générales	151
Chapitre I. — Généralités.	151
Chapitre II. — Des règlements d'administration publique.	154
§ 1. — Renseignements et plans que doit contenir toute demande de permis de navigation	154
§ 2. — Prescriptions relatives à l'hygiène et à la salubrité	155
§ 3. — Appareils moteurs	158

§ 4. — Instruments et documents nautiques, objets d'armement et de rechange.	158
§ 5. — Installations, embarcations, appareils ou engins de sauvetage	159
§ 6. — Matériel médical et pharmaceutique.	162
§ 7. — Règles de calcul du tirant d'eau maximum. — Marques de franc bord	163
§ 8. — Calcul du nombre maximum de passagers	163
§ 9. — Personnel médical	164
§ 10. — Fonctionnement de la Commission supérieure. — Procédure	165
§ 11. — Dispositions générales	165
§ 12. — Dispositions transitoires	165
TROISIÈME PARTIE. — <i>Effets économiques et sociaux de la loi</i>	
CHAPITRE I. — La grève de Marseille	168
CHAPITRE II. — La grève des chalutiers à vapeur de Lorient	191
CHAPITRE III. — Effets de la loi sur les bateaux pêcheurs d'Islande, à Paimpol	203
CHAPITRE IV. — Les bateaux thoniers de Groix.	208
CHAPITRE V. — Des charges générales de la loi	211
CHAPITRE VI. — Des effets sociaux de la loi.	219
CHAPITRE VII. — Rapports de la loi de 1907 et du Yachting	221
CONCLUSION	231
ANNEXE I. — Loi de 1907	236
ANNEXE II. — Décret du 20 septembre 1908	260

Vu :

Le Doyen,

P. CAUWÈS.

Vu :

Le Président de la thèse,

TRUCHY.

Vu et permis d'imprimer :

Le Vice-Recteur de l'Académie de Paris,

Pour le Vice-Recteur :

L'Inspecteur de l'Académie,

J. COMBARIEU.

